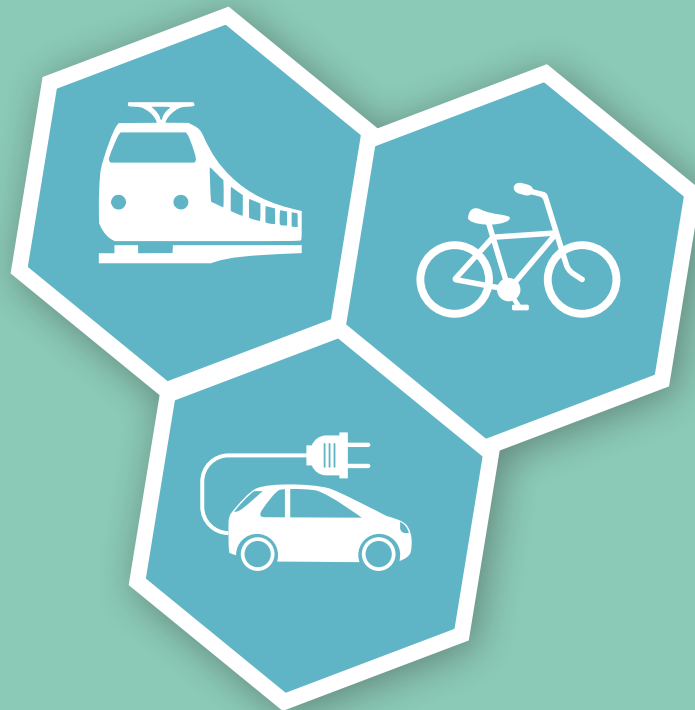


Mobilitätswende

# Die Wirtschaft im Blick – der Mensch im Mittelpunkt.

Niedersachsen während und nach der Corona-Krise

Vorschläge des DGB und seiner Mitgliedsgewerkschaften  
für eine Konjunktur- und Investitionsoffensive in Niedersachsen



# Niedersachsen in der Corona-Krise: Jetzt die Zukunft gestalten!

»Für den Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) und seine Mitglieds-gewerkschaften ist dabei klar: Der nächste Aufschwung muss grün sein. Die Corona-Krise darf nicht durch die Klimakrise abgelöst werden.«

## Liebe Leserinnen und Leser,

die Corona-Pandemie hat Niedersachsen noch immer fest im Griff. Zwar werden die Einschränkungen des täglichen Lebens Zug um Zug gelockert, aber von einer Rückkehr zur „Normalität“ sind wir noch ein gutes Stück weit entfernt. Vor allem hat der Corona-bedingte Shutdown zu einem beispiellosen Einbruch der Wirtschaftsleistung geführt. Die Verunsicherung bei den Beschäftigten und den Betrieben ist gleichermaßen groß. Der Wiederaufbau wird viel Zeit und Kraft kosten. Umso wichtiger ist es deshalb, genau jetzt gegenzusteuern.

**Denn eine schnelle Rückkehr auf den Wachstumspfad ist kein Selbstläufer.** Die Wirtschaft muss kräftig angeschoben werden. Ein breit angelegtes Corona-Konjunkturprogramm kann einen wichtigen Beitrag leisten, die Rezession zu überwinden, Arbeitsplätze zu sichern und Niedersachsen für die Zukunft aufzustellen.



Detlef Ahting



Thorsten Gröger



Dr. Mehrdad Payandeh

Für den Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) und seine Mitgliedsgewerkschaften ist dabei klar: Der nächste Aufschwung muss grün sein. Die Corona-Krise darf nicht durch die Klimakrise abgelöst werden. Sozial-ökologische Nachhaltigkeit hat daher im Zentrum des ökonomischen Wiederaufbaus zu stehen.

**Eine Schlüsselrolle kommt dabei dem Verkehrssektor zu.** In ihm liegt ein großes Potenzial, um mit einer nachhaltigen Mobilitätswende Konjunkturmaßnahmen mit einem effektiven Klimaschutz zu bündeln. Um den Wandel in die Wege zu leiten, ist ein intelligenter Maßnahmenmix gefragt, der alle Verkehrsaspekte – öffentlich und privat, Straße und Schiene, individuell und massentauglich – miteinander verbindet.

**Kurzum: Jetzt heißt es klotzen statt kleckern.** Mit einem großen Investitions- und Konjunkturpaket muss den Corona-Auswirkungen begegnet, Beschäftigung gesichert und der Verkehrssektor auf die grüne Spur gebracht werden. Als Gewerkschaften unterbreiten wir in dieser Broschüre konkrete Vorschläge, wie diese Mobilitätswende gelingen kann. Wachstum, gute Arbeit und eine intakte Umwelt sind nicht umsonst zu haben. Aber es lohnt sich!

Eine spannende Lektüre wünschen



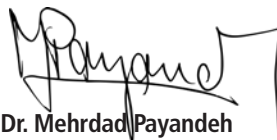
**Detlef Ahting**

ver.di-Landesbezirksleiter Niedersachsen-Bremen



**Thorsten Gröger**

IG Metall Bezirksleiter Niedersachsen  
und Sachsen-Anhalt



**Dr. Mehrdad Payandeh**

Vorsitzender des DGB-Bezirks Niedersachsen  
– Bremen – Sachsen-Anhalt

# Niedersachsen in der Corona-Krise: Jetzt die Zukunft gestalten!

»Nachhaltigkeit, Klimaschutz  
und Gute Arbeit müssen  
im Zentrum der Investitions-  
und Konjunkturprogramme  
stehen.«

Die Auswirkungen durch die Corona-Pandemie bedeuten für Niedersachsen, seine Wirtschaft und die Beschäftigten eine enorme Herausforderung. Die notwendigen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie führen zu einem in dieser Form beispiellosen Einbruch der wirtschaftlichen Leistung. Dies hat weitreichende Konsequenzen für die Menschen, den Wohlstand und das Sozialgefüge in Niedersachsen. Es muss jetzt eine Strategie entwickelt werden, um einerseits wieder eine Wachstumsdynamik einzuleiten und andererseits die Krisenfestigkeit unserer Wirtschaft und Gesellschaft zu stärken und den Sozialstaat zu sichern.

---

Zentrales Ziel muss ein Wiederaufbau der Wirtschaft sein, um die gesamtwirtschaftliche Leistung wieder auf das Vor-Krisen-Niveau zu bringen.

---

Dabei müssen alle Maßnahmen ausgerichtet sein an dem Willen, Beschäftigten Perspektiven zu ermöglichen. Gute Arbeit muss das Maß der Dinge sein. Es ist nun von zentraler Bedeutung, das Vertrauen von Betrieben sowie Verbraucherinnen und Verbrauchern in eine positive Entwicklung durch eine stabile Nachfrage zu stärken.

Herausgeber  
DGB-Bezirk Niedersachsen - Bremen - Sachsen-Anhalt  
Otto-Brenner-Straße 1  
30159 Hannover  
[www.niedersachsen-bremen-sachsenanhalt.dgb.de](http://www.niedersachsen-bremen-sachsenanhalt.dgb.de)  
Verantwortlich: Dr. Mehrdad Payandeh

Bildnachweis: DGB, IG Metall, ver.di (S. 2)  
Gestaltung: Peter Bisping/drucktechnik-altona.de  
Mai 2020



Es muss jetzt um einen Wiederaufbau der Wirtschaft gehen, indem die Auftragsbücher der Unternehmen gefüllt werden. Staatliche Sparprogramme wären deshalb das Letzte, was unser Land derzeit braucht. Ohne Investitionen gibt es kein Wachstum und zu wenig Beschäftigung. Nur auf diese Weise stabilisieren sich Umsätze und Beschäftigung nachhaltig und erholen sich damit auch die öffentlichen Haushalte.

Gleichzeitig beinhalten die nun notwendigen Programme zur Belebung von Wirtschaft und Konjunktur massive Chancen, unsere Gesellschaft und Wirtschaft für die Zukunft zu rüsten. Bereits vor der Corona-Krise war Niedersachsen mit großen Herausforderungen wie dem Klimawandel, der Digitalisierung, der Globalisierung und Strukturwandelprozessen konfrontiert.

Es muss jetzt darum gehen, Maßnahmen umzusetzen, die einerseits helfen, die Corona-Krise zu überwinden, und gleichzeitig einen Beitrag leisten, Niedersachsen nachhaltig zukunftsfähig aufzustellen. Ein Corona-Konjunkturprogramm darf kein Strohfeuer sein, sondern es muss, ausgestattet mit einem großen Volumen, nachhaltige Ziele verfolgen und unmittelbare Impulse setzen.

Hierbei sollten viele Zukunftsinvestitionen, die ohnehin geplant sind, vorgezogen werden, damit die Wirtschaft unmittelbar wieder anspringt. Dazu muss der private und öffentliche Kapitalstock klimafreundlich modernisiert werden.

---

### Die Corona-Krise darf nicht durch die Klimakrise abgelöst werden.

---

Es muss der vorhandene Investitionsstau konsequent abgebaut und massiv auf Zukunftsinvestitionen gesetzt werden, die eine sozial-ökologische Transformation der Wirtschaft vorantreiben.

Nur so lässt sich garantieren, dass der massive Einsatz von Steuergeldern bei solchen Investitions- und Konjunkturprogrammen auch verantwortungsvoll mit Blick auf die nachfolgenden Generationen ist.

# Investitions- und Innovationsoffensive für eine sozial-ökologische Verkehrswende

**Mobilität ist für unsere Gesellschaft von zentraler Bedeutung.** Wir benötigen intakte Verkehrswege, um soziale Kontakte aufrechtzuerhalten und Partizipationsmöglichkeiten an den verschiedenen gesellschaftlichen Aktivitäten zu nutzen.

---

Mobilität schafft persönliche Freiheit und Lebensqualität.

---

Nur eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur mit einem modernen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) garantiert eine selbstbestimmte Mobilität für junge und alte Menschen, sowohl in der Stadt als auch in ländlichen Regionen.

---

Niedersachsen braucht als starker Industrie- und Dienstleistungsstandort moderne und leistungsfähige Verkehrswege.

---

Sie schaffen die Voraussetzung für den reibungslosen Transport von Produkten zu den Produktionsstätten und verbessern den Zugang zu den Beschaffungs- und Absatzmärkten entlang der logistischen Kette. Sie sind die Grundlage für arbeitsteiliges Wirtschaften und Basis für eine leistungsstarke niedersächsische Wirtschaft, die Arbeitsplätze und Wohlstand sichert. Nicht zuletzt ist für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer Mobilität von großer Bedeutung, die auf ihrem täglichen Weg zur Arbeit auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel angewiesen sind.

Angesichts von Klimawandel, Verkehrswachstum, Verstädterung, demografischem Wandel und Ressourcenknappheit ist eine sozial-ökologische Verkehrswende dringend notwendig. Der Verkehrssektor ist für 18 Prozent der Treibhausgasemissionen in Niedersachsen verantwortlich. Dies ist der einzige Bereich, in dem die Emissionen verglichen mit dem Jahr 1990 sogar zugenommen haben.

---

Grundlegendes Ziel muss sein, den Verkehr CO<sub>2</sub>-frei zu gestalten, gleichzeitig bezahlbare Mobilität in guter Qualität für alle Menschen zu ermöglichen und die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems für Wirtschaft und Gesellschaft zu erhalten.

---

Die unterlassenen Erhaltungsinvestitionen haben in den vergangenen 30 Jahren dazu geführt, dass der Wert der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur um ein Achtel gesunken ist. Das Land muss zusammen mit den Kommunen in Ballungsräumen für die Bürgerinnen und Bürger attraktive und klimafreundliche Mobilitätskonzepte entwickeln, die auf eine deutliche Vermeidung des Individualverkehrs, eine Verlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsträger, eine Stärkung des ÖPNV und eine intelligente Verkehrsvernetzung setzen. Es gibt folglich viel zu tun, um die Verkehrswende in Niedersachsen voranzubringen.

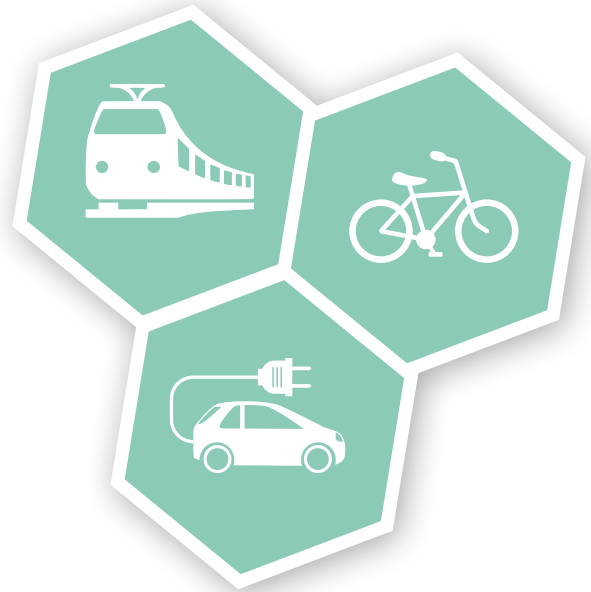
Gleichzeitig ist die Mobilitätswirtschaft für Niedersachsen von zentraler wirtschaftlicher Bedeutung. Viele Menschen arbeiten im Verkehrssektor, in der Automobilindustrie, bauen Schienen und Straßen. Deshalb bietet es sich an, in diesem Bereich Nachfrage- und Investitionsimpulse zu setzen, da so einerseits eine Erholung von den wirtschaftlichen Schäden der Corona-Pandemie unterstützt werden kann und gleichzeitig eine Zukunftsaufgabe für unser Bundesland angegangen wird.

---

Es ist dringend an der Zeit, eine Investitions- und Innovationsoffensive in eine moderne Mobilität zu starten.

---

Hierdurch wird unser Verkehrssystem für die Zukunft gerüstet. Investitionen in die sozial-ökologische Verkehrswende haben einen unmittelbaren Konjunkturreffekt, indem direkt Nachfrageimpulse etwa nach Industrieprodukten und Bauleistungen gesetzt werden. Zudem werden durch eine Senkung der Mobilitätskosten die privaten Haushalte entlastet, was die Nachfrage insgesamt stabilisiert.





## Infrastrukturausbau und Modernisierung des ÖPNV

Auch angesichts der zentralen Bedeutung für die Bevölkerung und die Wirtschaft müssen im Flächenland Niedersachsen bessere Rahmenbedingungen für einen zukunftsfähigen, nachhaltigen und leistungsfähigen ÖPNV geschaffen und erhalten werden. Gleichzeitig ist die Verlagerung auf CO<sub>2</sub>-arme Verkehrsträger der zentrale Hebel auf dem Weg zum CO<sub>2</sub>-freien Verkehr.

Schon aufgrund der grundgesetzlich verankerten Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse müssen überall – auch in ländlichen Regionen – Angebote und Infrastruktur auf einem entsprechenden Niveau gehalten werden.

Es muss darum gehen, mit Maßnahmen einer Modernisierungs- und Investitionsoffensive ein sozial tragfähiges öffentliches Verkehrssystem zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Hierzu muss unter anderem dem Ausbau von ÖPNV-Angeboten, der beschleunigten Elektrifizierung von Schienenwegen, der Wiederinbetriebnahme stillgelegter Schienenstrecken und Haltepunkte, dem Ausbau von Knotenbahnhöfen, der systematischen Optimierung der Anschlüsse, dem Ausbau von P&R (park and ride) oder dem verstärkten Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologie ein besonderes Augenmerk zukommen.


Gleichzeitig ist es eine wichtige staatliche Aufgabe, den Bau, die Erhaltung und den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen. Die anhaltende Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur hat zu einem massiven Substanzverzehr bei den Verkehrswegen geführt.

Insbesondere der Ausbau des Schienennetzes muss deutlich intensiviert werden, zudem muss die Vernachlässigung des umweltverträglichen Ausbaus der Wasserstraßen beendet werden.

Deshalb braucht es einen verlässlichen Finanzierungsrahmen auch in Bezug auf kommunale Verkehrsvorhaben. Gleichzeitig müssen sich Land und Kommunen verpflichten, das ÖPNV-Netz in den nächsten 10 Jahren sukzessive zu reaktivieren und auszubauen.

Um das notwendige Fahrgastwachstum im ÖPNV zu ermöglichen, müssen die öffentlichen Investitionen in Material, Infrastruktur, Personal und attraktive Stadtverkehrskonzepte erheblich hochgefahren und über das Jahr 2020 hinaus zweckgebunden für den ÖPNV gesichert und jährlich erhöht werden.

Für einen unmittelbaren Konjunkturimpuls sollten die Fahrzeuge des ÖPNV kurzfristig durch entsprechende Beschaffungsprogramme auf klimafreundliche Antriebsarten umgestellt werden.

Maßnahmen	Nutzen
 <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ausbau des ÖPNV (Investitionen in Material, Infrastruktur, Personal und attraktive Stadtverkehrskonzepte)</li> <li>▶ Reaktivierung stillgelegter Strecken und Haltepunkte</li> <li>▶ Sanierung und Ausbau der Infrastruktur, insbesondere</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Entlastungen im Straßennetz</li> <li>▶ Modernisierung des Verkehrssystems</li> <li>▶ Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Senkung</li> <li>▶ Nachfragerhöhung für Bauwirtschaft &amp; Industrie</li> </ul>



Niedersachsen als Land der nachhaltigen Mobilität:  
Mit konkreten Maßnahmen zur Mobilitätswende

## Attraktiver ÖPNV durch Umwelttickets

Mobilität darf kein Privileg für wenige gut Verdienende und Reiche sein. Sie ist ein Grundbedürfnis aller Menschen und muss für alle gewährleistet werden und für alle erschwinglich bleiben.

Insbesondere im ÖPNV müssen attraktive und für alle Bevölkerungsgruppen erreichbare und bezahlbare Angebote vorgehalten werden.

Gleichzeitig ist hier ein guter Ansatzpunkt, um durch Senkung der Mobilitätskosten die Menschen zu entlasten und dadurch die verfügbaren Einkommen und die Nachfrage zu erhöhen.

Ein konkretes Beispiel: Allein für den Weg zur Berufsschule müssen 73 Prozent der Auszubildenden im ersten Jahr durchschnittlich 47,30 Euro monatlich für Fahrtickets ausgeben. 22 Prozent greifen noch viel tiefer in die Tasche. Sie haben mit 186,76 Euro pro Monat an Kosten zu rechnen. Hier wird deutlich, dass insbesondere Menschen mit geringem Einkommen durch Mobilitätskosten stark belastet werden.



Mit der Einführung von Umwelttickets kann hier Abhilfe geschaffen werden:

**1-Euro-Umweltticket für Jugend und Rentnerinnen und Rentner:** Land und Kommunen machen gemeinsam den ÖPNV besonders für Jugendliche und Rentnerinnen und Rentner attraktiv.

Deshalb wird allen Jugendlichen und Rentnerinnen und Rentnern ein 1-Euro-Ticket angeboten. Mit einem solchen Ticket können niedersachsenweit Bus und Bahn (bis auf Fernzüge) genutzt werden. Das Ticket wird als Jahresticket ausgegeben und kostet 1 Euro am Tag (entsprechend 365 Euro im Jahr).

**2-Euro-Umweltticket für alle:** Allen Bürgerinnen und Bürgern wird analog dazu ein 2-Euro-Umweltticket angeboten. Mit einem solchen Ticket können niedersachsenweit Bus und Bahn (bis auf Fernzüge) genutzt werden. Das Ticket wird als Jahresticket ausgegeben und kostet 2 Euro am Tag (entsprechend 730 Euro im Jahr).



### Maßnahmen

- ▶ 1-Euro-Umweltticket für Jugend und Rentnerinnen und Rentner
- ▶ 2-Euro-Umweltticket für alle

Gesamtkosten für das Land  
Niedersachsen:  
ca. 500 Mio. Euro jährlich

### Nutzen

- ▶ Höhere Attraktivität des ÖPNV
- ▶ Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Senkung
- ▶ Entlastung privater Haushalte bei den Mobilitätskosten
- ▶ fördert den Tourismus



## Fahrradverkehr als zentraler Teil der Mobilität der Zukunft

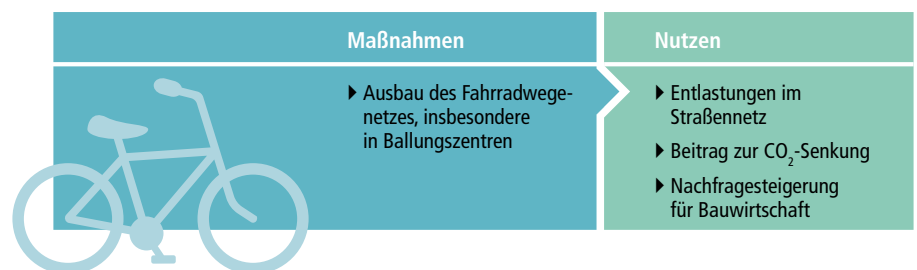
Das Fahrrad ist zentraler Teil der Mobilität der Zukunft und bekommt vor allem in Ballungszentren und urbanen Strukturen eine immer stärkere Bedeutung. 25 Prozent aller PKW-Fahrten enden bereits nach 2 km. Für diese Fahrten bietet sich das Fahrrad als alltagstaugliches, alternatives Verkehrsmittel geradezu an.

Durch die Möglichkeiten der Elektroantriebe haben sich die Einsatzmöglichkeiten von Fahrrädern deutlich ausgeweitet. Sie können einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsvermeidung und damit zum Klimaschutz leisten.

**Ausbau des Fahrradwegenetzes:** Grundvoraussetzung für mehr Fahrradverkehr ist ein massiver Ausbau der Fahrradwege, damit die Menschen schnell, sicher und bequem mit ihrem Fahrrad ihr Fahrtziel erreichen können. Um dies zu erreichen, sollen Verkehrsleitsysteme mit speziellen Fahrradnetzen aus Radwegen, Fahrradstraßen, Fahrradverkehrsnetzen, Fahrradparkplätzen und Abstellmöglichkeiten ausgebaut werden.

Land und Kommunen in Niedersachsen müssen mehr ins Projekt »**Fahrradland Niedersachsen**« investieren, um dem steigenden Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen. Land und Kommunen entwickeln eine gemeinsame Fahrradoffensive und erhöhen ihre Investitionen massiv.

Mit Blick auf Ballungszentren hat Kopenhagen gezeigt, wie das funktionieren kann: In Kopenhagen wurden 1.000 km Fahrradwege gebaut, fast jeder zweite Verkehrsteilnehmende in Kopenhagen fährt Fahrrad.



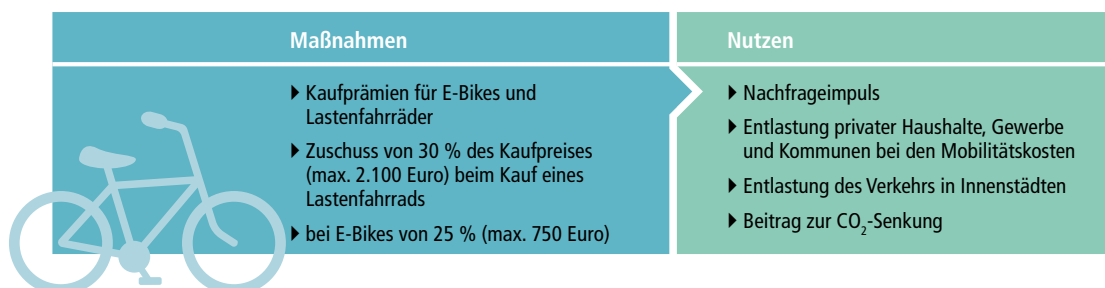
**Kaufprämien für Fahrräder:** Nachfrageimpulse für Fahrräder sind besonders sinnvoll, um neue Zielgruppen für das Verkehrsmittel zu gewinnen.

Durch die Möglichkeiten der Elektroantriebe werden Fahrräder gerade auch für ältere Menschen immer interessanter. Lastenräder haben wiederum das Potential, eine wesentliche Rolle beim Transport von Kleingütern zu spielen. Auch für Familien werden Fahrradanhänger und Lastenfahrräder ein immer beliebteres Verkehrsmittel.

Mit der Anschaffung von modernen E-Bikes und Lastenfahrrädern sind für die privaten Haushalte und Unternehmen hohe Kosten verbunden.

Diverse Bundesländer fördern diese Form der Mobilität deshalb bereits durch Kaufprämien etwa für Lastenfahrräder. Niedersachsen sollte diesen Beispielen folgen und den Kauf von E-Fahrrädern und Lastenfahrrädern (mit und ohne Elektroantrieb) durch ein entsprechendes Förder- und Prämienmodell anschieben.

Der Kauf eines Lastenfahrrads sollte mit 30 Prozent des Kaufpreises (max. 2.100 Euro) sowohl für private Haushalte, Gewerbe aber auch für Kommunen und kommunale Unternehmen bezuschusst werden. E-Fahrräder sollten mit 25 Prozent (max. 750 Euro) bezuschusst werden.



## Konjunkturimpulse und Klimaneutralität durch Elektro- und Wasserstoffmobilität

**Klimaneutrale Antriebe werden einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen, ökologischen Mobilität der Zukunft leisten.**

So stoßen etwa elektrisch betriebene Fahrzeuge selbst keine Emissionen in Form von Treibhausgasen oder Luftschadstoffen aus und verursachen weniger Lärm. Zudem sind elektronisch betriebene Fahrzeuge nicht von fossilen Energieträgern abhängig.

Allerdings wird es für unterschiedliche Anwendungen in der Mobilität zukünftig unterschiedliche Lösungen geben müssen. Daher muss neben der intensiven Weiterentwicklung der CO<sub>2</sub>-freien Mobilität auf Basis von Batterielösungen auch die Wasserstoff-/Brennstoffzellentechnologie mit großem Nachdruck entwickelt werden.

---

Niedersachsen braucht einen massiven Ausbau der Wasserstoff- und Elektromobilität in enger Verbindung mit der Energiewende und dem Ausbau der erneuerbaren Energien.

---

Gleichzeitig hängt von der Automobilindustrie wesentlich der Wohlstand in Niedersachsen ab. Sie ist somit auch bedeutend für die Wiederbelebung anderer, konsumorientierter Branchen. Im niedersächsischen Automobilcluster arbeiten direkt oder indirekt insgesamt rund 250.000 Beschäftigte – bei den Herstellern, aber auch bei zahlreichen Zulieferern und Dienstleistern aus dem Mittelstand.

Gleichzeitig gehören PKW zu den Produkten, bei denen die Nachfrage in der Corona-Krise im besonderen Maße leidet. So sind im März die Neuzulassungen von Fahrzeugen um 38 Prozent eingebrochen, das ist der stärkste Rückgang seit der Wiedervereinigung.

Direkte Impulse, um die Konjunktur hier wieder in Schwung zu bringen, sind deshalb dringend notwendig. Gleichzeitig bietet sich damit die große Chance, die konjunkturelle Wiederbelebung mit nachhaltigen Beiträgen zum Klimaschutz zu verbinden.



**Ausbau der Infrastruktur für Elektro- und Wasserstoffmobilität:**

Um die Elektro- und Wasserstoffmobilität zu stärken, ist vor allem der kurzfristige Ausbau der Lade- und Schnellladeinfrastruktur für die Elektromobilität – im öffentlichen Raum, bei Unternehmen und im privaten Umfeld – sowie der Ausbau der Tankstelleninfrastruktur für die Wasserstoffmobilität notwendig.

**Emissionsarme Antriebe im Lastverkehr:**

Emissionsarme Antriebe sind insgesamt vonnöten, nicht nur im Individualverkehr, genauso im öffentlichen Verkehr, im Lastverkehr und auf der Schiene (herausragendes Beispiel: Wasserstoffzug Coradia iLint). Auch im Bereich des Last- und Güterverkehrs sollten Impulse für den Einsatz von klimafreundlichen Fahrzeugen gesetzt werden. Auf den nicht-elektrifizierten Bahnstrecken in Niedersachsen sollten zukünftig Wasserstoffzüge eingesetzt werden. Durch ein „Handwerkerpaket“ könnte der Kauf von emissionsfreien Kleintransportern aufgelegt werden.

**Modernisierung des öffentlichen Fuhrparks:**

Auch das Land Niedersachsen sollte wegweisend vorangehen, indem PKW, Nutz- und Spezialfahrzeuge des Landes, der Kommunen und öffentlicher Unternehmen kurzfristig durch entsprechende Beschaffungsprogramme auf CO<sub>2</sub>-freie Antriebsarten umgestellt werden.

Maßnahmen	Nutzen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ausbau der Infrastruktur für Elektro- und Wasserstoffmobilität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Senkung</li> <li>▶ Nachfragesteigerung für Bauwirtschaft &amp; Industrie</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Förderung emissionsfreier Antriebe im Güter- und Lastverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Nachfragesteigerung für Industrie</li> <li>▶ Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Senkung</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Modernisierung des öffentlichen Fuhrparks</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Nachfragesteigerung für Industrie</li> <li>▶ Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Senkung</li> </ul>

## Differenzierte Klimaprämie beim PKW-Kauf

**Wenn verstärkt ältere PKW durch klimafreundliche Fahrzeuge ersetzt werden, leistet dies einen direkten Beitrag, den Ausstoß von CO<sub>2</sub> zu verringern.** Gleichzeitig hilft ein entsprechender Kaufanreiz, die Auftragsbücher der Automobilhersteller zu füllen und damit die Beschäftigung in Autofabriken und ihren Zulieferern zu stabilisieren. Die Klimaprämie schafft Planungssicherheit für klimafreundliche Produkte.

Der Kaufanreiz wird sofort gesetzt. Wer heute bestellt, sichert sich die Prämie. Bis zur Lieferung des emissionsfreien Fahrzeugs erhält die Kundin bzw. der Kunde ein intelligentes Finanzierungsangebot für ein klimafreundliches Fahrzeug, so dass Engpässen etwa bei E-Autos vorgebeugt und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet wird. Es entsteht so eine maximale Impulswirkung bei gestreckten Kosten, da die Prämie erst bei Auslieferung des emissionsfreien Fahrzeugs zur Auszahlung kommt.

Gleichzeitig bietet diese zeitliche Streckung neben dem Aufbau der Produktionskapazitäten auch die Chance, die notwendige Infrastruktur (bspw. Ladeinfrastruktur) parallel zur Absatzentwicklung „mitwachsen“ zu lassen. Wichtig ist, dass eine solche Turboprämie für Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben Innovationen vorantreibt und entsprechend differenziert ausgestaltet ist:

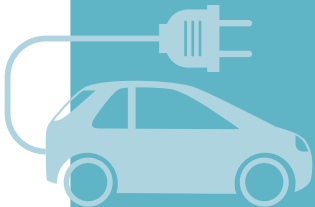
### **Umweltprämie für alle für Autos mit CO<sub>2</sub>-neutralen Antrieben**

- ▶ **10.000 Euro (bei Entfall der bisherigen Prämien für E- bzw. Hybridantriebe)**  
**Klimaprämie für E-Autos:** Wer im Jahr 2020 ein E-Auto bestellt, bekommt eine Umweltprämie von 10.000 Euro, auch wenn das E-Auto erst in den darauffolgenden Jahren geliefert wird. Staat und Hersteller, bei dem das E-Auto bestellt wurde, finanzieren die Klimaprämie mit je 5.000 Euro.
- ▶ **Übergangsphase bis zur Lieferung der E-Autos:** Bis zur Lieferung des bestellten emissionsfreien Autos bekommt die Kundin bzw. der Kunde von dem Autohersteller, bei dem das emissionsfreie Auto bestellt wurde, ein neueres Auto (mindestens Effizienzlabel B) mit Verbrennungsmotor mit einem intelligenten Finanzierungsmodell angeboten. Zum Zeitpunkt der Lieferung des bestellten E-Autos verpflichtet sich der Hersteller, das gekaufte oder geleaste Auto in Zahlung bzw. zurückzunehmen.
- ▶ **Die Hersteller bekommen für die zurückgenommenen Autos dann eine Exportprämie** von 1.000 Euro, wenn sie das Auto in ein Land innerhalb und außerhalb der EU exportieren und dafür in diesem Land ein Auto mit Abgaswert Euro 4 und schlechter verschrottet wird.



### Abwrackprämie für Autos mit Euro 4 oder schlechter

- ▶ **2.000 Euro Abwrackprämie:** Wer sein Auto mit Euro 4 und schlechter verschrotten lässt und gleichzeitig ein E-Auto bestellt, bekommt neben der Klimaprämie von 10.000 Euro zusätzlich eine Abwrackprämie von 2.000 Euro in Form eines Gutscheins. Dieser kann für den Erwerb eines emissionsfreien Autos oder in der Übergangsphase für das gekaufte oder geleaste Auto des Herstellers eingesetzt werden oder alternativ für den Erwerb eines E-Bikes und/oder zur Nutzung des ÖPNV.
- ▶ **1.000 Euro Abwrackprämie:** Wer sein Auto mit Euro 4 und schlechter verschrotten lässt, bekommt eine Abwrackprämie von 1.000 Euro, über die frei verfügt werden kann.

Maßnahmen	Nutzen
 <p>Differenzierte Klimaprämie beim PKW-Kauf im Jahr 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 10.000 Euro Klimaprämie für E-Autos (jeweils hälftig Staat und Hersteller)</li> <li>▶ Attraktive Leasingangebote durch die Hersteller bis zur Lieferung des E-Autos</li> <li>▶ 2.000 Euro Abwrackprämie für Autos mit Euro 4 bei Neukauf eines E-Autos</li> <li>▶ 1.000 Euro Abwrackprämie für Autos mit Euro 4</li> <li>▶ 1.000 Euro Exportprämie für die Hersteller, wenn ein zurückgenommenes Auto in einem anderen Land ein Auto mit Euro 4 ersetzt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Vorzieheffekte (Aufträge für Industrie)</li> <li>▶ Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Senkung</li> <li>▶ Einsparungen bei KUG, SV-Beiträgen, Transferleistungen</li> <li>▶ Rückflüsse: MwSt. 7.600 Euro (19 %, Kaufpreis 40.000 Euro) pro zusätzlich verkauftem E-Auto</li> </ul>

