

Berlin, 11. April 2025

## Koalitionsvertrag 2025 im Verkehrsbereich: Fehlende Ziele und Prioritäten, zu wenig Verbindlichkeit

Eine Bewertung der GÜTERBAHNEN

Der am 9. April 2025 veröffentlichte Schwarz-Rote Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode übernimmt im Verkehrsteil deutlich zu wenig Verantwortung. Im Unterschied sowohl zum Vertrag der Ampel-Parteien als auch der Großen Koalition von 2018 sind trotz weiterhin knapper Mittel keine Priorisierungsentscheidungen erkennbar – und Absichten werden unverbindlich und nicht-quantitativ beschrieben. Wo die Ampel-Regierung sich noch messbare Verkehrsziele vorgenommen hatte, will sich Schwarz-Rot nicht festlegen. Gleiches gilt für die seit vielen Jahren stockende Elektrifizierung des Schienennetzes. Zur Finanzierung der Absichten finden sich keinerlei quantitative Aussagen, so dass weiterhin unklar ist, ob und wieviel zusätzliche Mittel das Sondervermögen Infrastruktur tatsächlich **zusätzlich** für die Schiene bereitstellen wird. Auch bei der überfälligen Bahnreform wird mit „mittelfristig“ ein äußerst dehnbarer Zeitbegriff verwendet.

Deutlich werden die Neu-Koalitionäre dagegen leider bei der beabsichtigten Rücknahme der wichtigsten verkehrspolitischen Reform der Ampel-Regierung: Schwarz-Rot möchte die Finanzierungskreisläufe im Verkehrssektor wieder schließen. Dadurch würden der Schiene jedes Jahr rund fünf Milliarden Euro fehlen, wenn keine anderen Quellen erschlossen werden. Da fällt es besonders negativ auf, dass die neue Regierung in Abkehr vom Konsens der Bahnreform 1994 und entgegen Art. 87 e GG auch die Nutzer der Schiene über Trassenpreise mit zur staatlichen Aufgabe der Investitionsfinanzierung (Modernisierung und/oder Ausbau) heranziehen will, während es scheinbar weiterhin keine Pkw-Maut geben soll.

Auffälliges Schweigen im niedergeschriebenen Programm der baldigen Bundesregierung herrscht ausgerechnet bei der Wettbewerbspolitik. Weder im intermodalen Wettbewerb zwischen Lkw und Güterbahnen wird der Markt als Steuerungsinstrument ernstgenommen (stattdessen gibt es neue klimaschädliche Begünstigungen sowie Förderungen nur von E-Straßenfahrzeugen), noch wird intramodaler Wettbewerb auf der Schiene überhaupt erwähnt. Immerhin scheint den Haushaltspolitikern das Finanzierungsproblem bewusst zu sein, denn im Haushaltskapitel heißt es:

*„Wir werden noch im Jahr 2025 eine Aufgaben- und Ausgabenkritik mit folgenden Schwerpunkten beginnen:*

*a) Alle Subventionen werden wir einer eingehenden Prüfung unterziehen“*

Ob das im Ergebnis möglicherweise isoliert den bereits unter der Ampel eingeleiteten Abbau der Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr betreffen könnte, bleibt offen –

denn anders als im Lkw-Bereich werden Förderprogramme im Schienengüterverkehr im Vertrag nicht einmal erwähnt.

Im Folgenden bewerten wir die einzelnen, aus Schienengüterverkehrssicht relevanten Stellen aus dem Koalitionsvertrag in den folgenden Kategorien:

- [Grundausrichtung](#)
- [Sanierung, Neu- und Ausbau](#)
- [Finanzierung](#)
- [Politische Rahmenbedingungen/Intermodaler Wettbewerb](#)
- [Bahnreform/Eisenbahnorganisation](#)
- [Innovationen](#)
- [Energie](#)
- [Emissionshandel](#)
- [Vergaberecht](#)
- [Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung](#)

### Grundausrichtung

**„Wir wollen mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern.“ (S. 26)**

Ohne messbares Verlagerungs- oder Verkehrsleistungsziel bleibt diese Aussage lediglich ein Lippenbekenntnis. Auch konkrete Maßnahmen fehlen, um den Rückverlagerungstrend der letzten zwei Jahre umzukehren.

**„Für DB Cargo prüfen wir, wie ihre Marktfähigkeit kurzfristig wiederhergestellt werden kann.“ (S. 27)**

Zwar wird der Schienengüterverkehr namentlich erwähnt, allerdings taucht kein einziges Mal das Wort „Wettbewerb“ auf (übrigens auch nicht zum Schienenpersonenverkehr). Stattdessen wird ausschließlich die weiterhin hochdefizitäre DB Cargo herausgestellt, die sich schon in einem Sanierungsprozess unter EU-Aufsicht befindet. Dies könnte ein Hinweis darauf sein, dass einseitig das dem Bund gehörende und von den Sozialdemokrat:innen traditionell stark unterstützte Unternehmen zum Beispiel durch bestehende oder neue Förderprogramme stärker unterstützt werden soll. Es bleibt zu prüfen, ob aus dieser spezifischen Nennung beziehungsweise von Folgeaktivitäten wettbewerbsrechtliche Konsequenzen auf EU-Ebene folgen könnten.

**„Mit strategischen Partnern werden wir die Transformation des Einzelwagenverkehrs kombiniert mit einem Hub-System prüfen und entwickeln.“ (S. 27)**

Die Flexibilisierung starrer Bedienkonzepte ist sinnvoll. „Hub-System“ ist jedoch kein definierter Begriff im Schienengüterverkehr. Grundsätzlich lässt sich darunter viel vermuten, jedoch vor allem im Sinne akademischer Diskussionen über intermodale Bedienkonzepte. Vermutlich verbirgt sich hinter der Erwähnung des sogenannten „Einzelwagenverkehrs“ auch eine kontroverse Beurteilung des bestehenden – und großteils nach den Vorstellungen der DB Cargo konzipierten – gleichnamigen Förderprogramms. Die notwendige Erarbeitung eines schlüssigen logistischen, kommerziellen und förderpolitischen Ersatzkonzepts zum bisherigen ineffizienten, bei der DB so genannten „Einzelwagenverkehr“ wäre schon deswegen komplex, weil sehr viele Akteure (vor allem Verlader, Spediteure, Eisenbahnverkehrsunternehmen) mit ihren eigenen Interessen beteiligt und vermutlich viele infrastrukturelle Voraussetzungen zu schaffen wären. Unklar bleibt im Übrigen, wer die genannten „strategischen Partner“ sein sollen und welche Rolle sie im Hinblick auf den fairen Wettbewerb hätten.

Wir würden es ausdrücklich begrüßen, wenn vorhandene (und auch zusätzliche) Gleisanschlüsse durch Anreize möglichst auch für KV-Verladung und generell zusätzliche Verlader geöffnet würden und/oder die großen Rangieranlagen im DB-Netz partiell in KV-beziehungsweise Verladezentren umgewandelt werden können.

### Sanierung, Neu- und Ausbau

**„Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur soll neben dem Sondervermögen weiterhin aus dem Bundeshaushalt erfolgen, ergänzt durch Einnahmen aus den Trassenentgelten.“**  
(S. 27)

**„Das Sanierungskonzept der Hochleistungskorridore (HLK) wird fortlaufend überprüft und angepasst. Die HLK-Sanierung wird aus dem Sondervermögen Infrastruktur finanziert und an dessen Laufzeit gekoppelt. Dadurch stehen die Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wieder für die Fläche zur Verfügung.“** (S. 26)

Es ist zuallererst bedauerlich, dass in der Koalitionsvereinbarung keine grundsätzliche Verständigung über das Volumen der Schienenfinanzierung aus dem Sondervermögen fixiert wurde. Vorrangig die Sanierungsfinanzierung aus dem geplanten Sondervermögen zu leisten und nicht den Neu- und Ausbau, ist ein nachvollziehbarer Grundsatz, aber keine ausreichende Antwort auf die Notwendigkeit einer stabilen Finanzierung von Wiederherstellung, Modernisierung und Erweiterung der Kapazität der Schieneninfrastruktur.

In der sinnvollen Überprüfung des HLK-Konzepts muss vor allem geklärt werden, ob und wo diese Art des Bauens mit längeren Vollsperrungen tatsächlich effektiver ist als gebündeltes Bauen mit der üblichen eingleisigen Sperrung. Zu prüfen ist auch, ob die Realisierung bisher nicht üblicher zusätzlicher kapazitäts- und resilienzerhöhender Maßnahmen

im gleichen Zeitraum gelingt. Ebenso muss die Harmonisierung mit der Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik (ETCS und Stellwerkstechnik) gesichert werden.

***„Zentrale Teile der Verkehrsinfrastruktur nach Polen und der Tschechischen Republik werden zügig ausgebaut. Dafür stellen wir schnellstmöglich Planungsrecht und Finanzierung sicher.“*** (S. 26)

Den großen Modernisierungs- und Ausbaurückstand bei der Schieneninfrastruktur nach Tschechien (hier gibt es zum Beispiel weiterhin nur einen einzigen elektrifizierten Schienenübergang) und Polen anzugehen, ist sehr sinnvoll. Eine schlichte Erweiterung der nicht-priorisierten langen Ausbaulisten im Bedarfsplan Schiene macht allein allerdings keinen Sinn. Die Formulierung trifft insbesondere keine Aussage, ob wie bisher ein bevorzugter Ausbau der Straßeninfrastrukturen gemeint ist.

***„Elektrifizierung ist Klimaschutz: Wir werden sie beschleunigen und auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis verzichten.“*** (S. 26)

Der wirtschaftliche und ökologische Nutzen von Elektrifizierung im bestehenden Netz wurde erkannt: Sehr gut! Hier fehlen allerdings messbare Ausbauziele (z. B. von heute 62 auf 75 Prozent der Netzlänge bis 2030). Der Verzicht auf die KNV-Prüfung ist sinnvoll. Maßgebliches Problem war in der Vergangenheit die niedrige Priorisierung von Elektrifizierungsmaßnahmen bei der Bereitstellung von Bundesmitteln. Auch zurzeit liegen keine belastbaren Planungen dazu vor.

***„Durch gezielten Aus- und Neubau werden wir etappenweise und fahrplanorientiert einen integrierten stabilen Takt zwischen Nah- und Fernverkehr unter Einbeziehung des Schienengüterverkehrs (Deutschlandtakt) etablieren.“*** (S. 26)

Eine gute Beschreibung der Aufgabe und ein wichtiges Bekenntnis zur fahrplanorientierten Entwicklung der Schieneninfrastruktur, die aber zu viele Punkte und vor allem die Arbeitsgeschwindigkeit offenlässt. Mindestens die Etappierungsschritte 2035 (gekoppelt an das 200-jährige Jubiläum der deutschen Eisenbahnen) und 2040 sollten neben dem schon definierten Schritt 2030 bereits heute festgelegt werden, um sofort konkreter planen zu können.

***„Der Infraplan wird als gesetzliches Steuerungsinstrument entwickelt und mit einer entsprechenden, verbindlichen Finanzierungszusage („Eisenbahninfrastrukturfonds“) versehen. Damit sichern wir die vom Eigentümer priorisierten Vorhaben.“*** (S. 26)

***„Am bestehenden Bundesverkehrswegeplan und den Verfahren zu seiner Aufstellung und Überprüfung halten wir fest, ebenso am Grundsatz „Erhalt vor Neubau“.“*** (S. 27)

Den Infraplan gesetzlich festzuschreiben und ihn mit einer verbindlichen Finanzierungszusage in Form eines „Eisenbahninfrastrukturfonds“ zu verbinden, ist ein sehr sinnvoller

Doppelschritt. Wenn jedoch die bisherige Planungssystematik des Bundesverkehrswegeplans bzw. des Bedarfsplans Schiene und der (unverbindlichen) Investitionsrahmenplanung nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) nicht daran angepasst (und vor allem die Betrachtungszeiträume über fünf Jahre hinaus besser regelt), wird er kaum von Nutzen sein.

Erhalt und Neubau dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden – es braucht beides, um mehr Qualität und Wachstum von Verkehren auf der Schiene zu ermöglichen.

Es fehlt eine klare Aussage beziehungsweise eine erkennbare Priorisierung der Schiene im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern – zumal gerade im Bereich der See- und Binnenschifffahrts-Infrastrukturen zwar allgemeine, aber auf deutliche Ausgabensteigerungen hindeutende Aussagen getätigt werden.

**„Programme zur Modernisierung von Bahnhöfen, zur Schaffung von Barrierefreiheit und zum Lärmschutz werden fortgesetzt.“ (S. 26)**

Das ist gut, es fällt allerdings auf, dass sowohl die Elektrifizierung als auch Programme zur Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen nicht erwähnt werden, obwohl der Modernisierungsrückstand hier besonders hoch ist.

### Finanzierung

**„Investitionen in das deutsche Schienennetz werden gesteigert. Das gilt für Haupt- und Nebenstrecken sowie die Großknoten und die durch die Regionalisierungsmittel geförderten Großprojekte gleichermaßen.“ (S. 26)**

**„Aus dem Bundesanteil des Sondervermögens werden in den Jahren 2025 bis 2029 Maßnahmen in Höhe von insgesamt rund 150 Milliarden Euro finanziert.“ (S. 52)**

Grundsätzlich gut, aber ohne konkrete Vorgaben nahezu wertlos. Die in der Steuerungsgruppe hinzugefügte Festlegung, dass 150 Milliarden Euro (beziehungsweise 50 Prozent des beim Bund ungebunden verbleibenden Anteils) zwischen 2025 und 2029 ausgegeben werden sollen, dürfte bei allen denkbaren Verwendungszwecken mangels kurzfristiger Kapazitäten im Bau, aber auch in Planung und Genehmigung vor allem zu steigenden Baupreisen und nicht präzise priorisierten Maßnahmenreihungen führen. Es sollte ein abgestimmter Sanierungszeitplan über den gesamten Verwendungszeitraum der zusätzlichen Mittel aus dem Sondervermögen erstellt werden, dabei muss der Aufbau und die Verfügbarkeit von Planungs- und Baukapazitäten berücksichtigt werden.

**„Es gilt ein Drei-Säulen-Modell aus Haushaltsmitteln, Nutzerfinanzierung und privatem Kapital, z. B. über ÖPP in begrenztem Umfang. Es wird eine überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung garantiert.“ (S. 25)**

Sehr gut ist die vorgesehene Überjährigkeit der Finanzierung, die effizienzsteigernd wirkt.

Eine Nutzerfinanzierung (aus höheren Trassenpreisen) beim Ausbau und Ersatz der Schieneninfrastruktur ist jedoch abzulehnen, weil sie gegen die im Grundgesetz (Art. 87 e GG) verankerte Verantwortung der öffentlichen Hand (des Bundes) verstößt und die Schiene gegenüber der Straße aus dem Markt drängt. Auch die bereits üblichen "Eigenanteile" der DB InfraGO bei Investitionsvorhaben, die aus Trassenentgelten finanziert werden, müssen künftig durch den Bund getragen werden – die davon erhoffte Kostendisziplin des Schieneninfrastrukturbetreibers muss durch Vereinbarungen und eine effektive behördliche Begleitung sichergestellt werden.

Bisher besteht eine Nutzerfinanzierung im Straßenverkehr nur hinsichtlich der Einnahmen aus der Lkw-Maut. Die Mittel des Finanzierungskreislauf „Verkehr finanziert Verkehr“ sollten daher auch vorrangig für güterverkehrsrelevante Verbesserungen eingesetzt werden.

***„Für die Verkehrsträger wollen wir Finanzierungskreisläufe einführen, Einnahmen kommen dem jeweiligen Verkehrsträger zugute. Es gilt ein Drei-Säulen-Modell aus Haushaltsmitteln, Nutzerfinanzierung und privatem Kapital, z. B. über ÖPP in begrenztem Umfang.“***  
(S. 25)

Die erneute Einführung eines Finanzierungskreislaufs „Straße finanziert Straße“ wäre ein massiver Rückschritt. Der Straßenausbau wurde über Jahrzehnte aus allgemeinen Steuermitteln bevorzugt finanziert, wodurch ein ungerechter Rückstand der Schiene entstanden ist. Wie in der Schweiz sollten Einnahmen aus der Lkw-Maut zum Ausbau und der Modernisierung der Schiene eingesetzt werden, um Transportalternativen zu schaffen, die u. a. die Straße entlasten könnten. Die Rücknahme der 2023 eingeführten Mitfinanzierung der Schiene aus der Klimakomponente der Lkw-Maut würde auch die noch von der letzten GroKo (2017 bis 2021) beschlossene Finanzierung von Schieneninfrastrukturmaßnahmen mit diesen Mitteln beenden und Zusagen brechen.

***„Die Digitalisierung und die Elektrifizierung finanzieren wir aus dem KTF.“*** (S. 26)

Gut, aber bezogen auf das Leit- und Sicherungssystem ETCS keine Neuigkeit, denn das war schon 2022 geplant. Bezogen auf die Elektrifizierung stellt sich die Frage, ob überhaupt relevante Mittel bereitgestellt werden, nachdem mehrere Regierungen an dieser Stelle besonders stark gespart haben, so dass trotz hehrer Ankündigungen kaum elektrische Oberleitungen neu errichtet wurden.

***„Zur Stärkung des ÖPNV werden Bund und Länder die ÖPNV-Finanzierung auf eine neue gesetzliche Grundlage stellen und einen Modernisierungspakt starten. Die Regionalisierungsmittel sollen vorrangig als Bestellmittel für den Schienenpersonennahverkehr genutzt werden. Wir werden den Status quo sichern, steigende Kosten auffangen und Spielräume für neue Verkehre schaffen. Die Dynamisierung werden wir anpassen. Das GVFG***

*wird vereinfacht und entbürokratisiert, für innovative Ansätze (z.B. Magnetschwebebahn) geöffnet und der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen erleichtert. Die GVFG-Mittel werden wir schrittweise deutlich aufstocken und den Fördersatz erhöhen. Das Deutschlandticket wird über 2025 hinaus fortgesetzt. Dabei wird der Anteil der Nutzerfinanzierung ab 2027 schrittweise und sozialverträglich erhöht. Um Planungssicherheit für die Kunden beim Ticket aber auch für Bund und Länder bei der Finanzierung zu gewährleisten, werden die Kosten für das Ticket nach einem festen Schlüssel aufgeteilt.“ (S. 27)*

Grundsätzlich gut – mit Ausnahme des Hinweises auf die „Magnetschwebebahn“ ist das Kapitel problemorientiert. Die finanziellen Implikationen der Aussagen sind potenziell erheblich.

*„Die Autobahn GmbH wird begrenzt kreditfähig und ihr werden Lkw-Mauteinnahmen zur Verfügung gestellt (Einnahmekompetenz). Aus dem Sondervermögen werden für die Straße werden zur Auflösung des Sanierungsstaus insbesondere bei Brücken und Tunneln Mittel zur Verfügung gestellt. Es wird geprüft, wie sich die Autobahn GmbH dauerhaft stabil finanzieren kann.“ (S. 25/26)*

Ein positiver Ansatz der letzten Legislatur war ein Paradigmenwechsel hin zur Finanzierung klimafreundlicher Verkehrsformen. Eine Rücknahme dieses Ansatzes und ein Hochlauf des Straßenbaus hilft niemandem.

### Politische Rahmenbedingungen/Intermodaler Wettbewerb

*„Das Trassenpreissystem reformieren wir.“ (S. 27)*

Sehr gut, dass das Problem erkannt wurde. Jedoch tritt dieser Satz angesichts der Dringlichkeit der aktuellen, beispiellosen Trassenpreiskrise zu kurz. Er fällt sogar hinter die Aussagen der GroKo im Koalitionsvertrag von 2018 zurück, in deren Folge wenigstens die Trassenpreisförderung, wenn auch nicht die avisierte Überarbeitung des Trassenpreissystems, angegangen wurde. Jetzt braucht es eine konkrete Zielstellung mit ambitioniertem Zeitplan zur Umsetzung. Ziel muss es sein, die Trassenpreise planbar, transparent und gemeinwohlorientiert zu gestalten. Es fehlt darüber hinaus der Hinweis, wie die hohen Trassenpreise bis zum Wirksamwerden einer Reform kompensiert werden (vor allem durch die vorgeschlagene kurzfristige gesetzliche Kappung des möglichen hohen Gewinnanspruchs der DB InfraGO AG und die Trassenpreisförderung).

*„Im Rahmen der Eurovignetten-Richtlinie wird geprüft, wie Mehrfachbelastungen des Straßengüterverkehrs durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung reduziert werden können.“ (S. 26)*

Damit wird das Gegenteil von fairem Wettbewerb erreicht. Gerade im Lkw-Verkehr darf die CO<sub>2</sub>-Bepreisung, die im Koalitionsvertrag als Leitinstrument für Klimaschutz definiert wird, nicht ausgehebelt werden.

**„Die Überprüfung der CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für schwere Nutzfahrzeuge und Trailer ist vorzuziehen. Eine Elektrifizierung der Fahrzeugflotten begrüßen wir grundsätzlich, eine pauschale gesetzliche Quote lehnen wir jedoch ausdrücklich ab.“ (S. 7)**

Hintergrund dieser Absichten ist der gegenüber früheren Ankündigungen kaum stattfindende “Hochlauf” klimafreundlicher Antriebe vor allem bei schweren Lkw/im Fernverkehr. Damit fallen Szenarien zur Reduktion der Treibhausgasemissionen aus dem Straßengüterverkehr, der rund ein Drittel aller verkehrsbedingten THG-Emissionen verursacht, in sich zusammen. Dies erschwert massiv die Zielerreichung der gesetzlichen Klimaziele und entwertet die Prognosen des Bundesverkehrsministeriums für 2040 und darüber hinaus. Die fehlende Internalisierung der Klimafolgekosten führt prognostisch zu noch höheren Steigerungsraten beim Lkw-Verkehr gegenüber diesen Prognosen (bis 2040 plus 34 Prozent und bis 2050 plus 54 Prozent gegenüber 2019). Diese Entwicklungen hätten sowohl für die Verkehrsdichte als auch für den Investitionsbedarf und das Baugeschehen in der Straßeninfrastruktur gravierende Folgen und sind nicht nachhaltig.

**„Wir wollen die E-Mobilität mit folgenden Kaufanreizen fördern: [...] Befreiung emissionsfreier LKWs von der Mautpflicht über das Jahr 2026 hinaus“ (S. 7)**

Eine sachliche Begründung hierfür gibt es nicht und sie ist auch europarechtlich nicht geboten. Sie stellt auch eine relative Benachteiligung der Schiene dar, wo Nutzungsentgelte auch für klimaneutral angetriebene Fahrzeuge erhoben werden. Der Bund würde hier außerdem zusätzlichen Druck erzeugen, Einnahmen aus Nutzungsentgelten durch solche aus dem allgemeinen Steueraufkommen zu ersetzen.

**„Den beschleunigten Ausbau und die Sicherstellung der Finanzierung eines flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladenetzes und des Schnellladenetzes für PKW und LKW und die stärkere Förderung des gewerblichen Depotladens.“ (S. 7)**

**„[...] Förderung einer Wasserstoff-Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge.“ (S. 7)**

E-Ladenetze sind notwendig, wobei das wirtschaftliche Interesse der Energielieferanten bei der Frage einer staatlichen Finanzierung in angemessenem Umfang bewertet werden muss. Insbesondere im Fern- und Transitverkehr sprechen Gründe der Energieeffizienz und des im Verhältnis zur Nutzlast wachsenden Batteriegewichts dafür, Transporte vorrangig auf der Schiene (Kombinierter Verkehr) abzuwickeln. Wasserstoff als Antriebstechnologie für Straßennutzfahrzeuge ist auf absehbare Zeit keine wirtschaftliche Technologie und damit Wunschdenken. Die meisten Projektentwickler:innen mit Ambitionen in diese Richtung haben ihre Programme dazu bereits eingestellt.

**„Eine Sonderabschreibung für E-Fahrzeuge.“ (S. 7)**



Gibt es für E-Lokomotiven bisher nicht und sollte daher zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen ebenfalls eingeführt werden.

*„Wir wollen eine zeitnahe Umsetzung der RED III, erhöhen die nationale Treibhausgas-minderungsquote und nutzen die möglichen Spielräume der EU-Vorgaben. Dabei wollen wir den Einsatz alternativer Kraftstoffe, inklusive Biokraftstoffe, voranbringen. Um heimische Produzenten von regenerativen Kraftstoffen vor unfairen Praktiken zu schützen, werden wir den Betrug beim Import von regenerativen Kraftstoffen und bei sogenannten Upstream-Emissionsminderungszertifikaten (UER-Zertifikaten) verstärkt bekämpfen und die Betrugsprävention ausbauen. Die Industrie-Emissionsrichtlinie und die EU-Luftqualitätsrichtlinie übertragen wir 1:1 und so schlank wie möglich. Wir heben weitere Beschleunigungspotenziale im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), ohne die Schutzziele zu gefährden.“ (S. 37)*

Die möglichen Spielräume der EU-Vorgaben bei der THG-Quote zu nutzen ist sehr sinnvoll, allerdings fehlt hier als konkreter Vorschlag, Bahnstrom als Erfüllungsoption für die THG-Quote möglich zu machen. Dies würde die Erfüllung der RED-Ziele bis 2030 und darüber hinaus erheblich unterstützen, zusätzliche Anreize zur Vergrünung des Bahnstroms setzen und Wettbewerbsverzerrungen im intermodalen Wettbewerb zwischen Straße und Schiene korrigieren (Fahrstrom auf der Straße gilt bereits als Erfüllungsoption).

*„Die luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben wollen wir reduzieren und die Erhöhung der Luftverkehrssteuer zurücknehmen.“ (S. 27)*

Eine solche Maßnahme engt den finanziellen Spielraum im Verkehrsbereich noch weiter ein (und verhindert im Personenverkehr die angestrebte Verkehrsverlagerung).

*„Dem Fahrermangel wirken wir entgegen durch eine Reform der Berufskraftfahrerqualifikation und attraktivere Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel gut ausgestatteten Lkw-Stellplätzen und besseren Kontrollen von Sozialstandards.“ (S. 26)*

Die Einhaltung von Vorschriften im Lkw-Verkehr würde faireren Wettbewerb gegenüber dem Schienengüterverkehr schaffen und ist – nicht nur auf diesem Grund – zu begrüßen.

### Bahnreform/Eisenbahnorganisation

*„Um sicherzustellen, dass das Geld des Bundes künftig bei der Schieneninfrastruktur ankommt, sich die Qualität des Schienenverkehrs deutlich verbessert und die Arbeitsplätze nachhaltig gesichert werden, wollen wir mittelfristig eine grundlegende Bahnreform umsetzen.“ (S. 27)*

Richtige Feststellung. Allerdings fehlen Aussagen zur Zielrichtung der Aussage „grundlegend“. Für eine Verschiebung auf „mittelfristig“ gibt es keinen Grund.

*„Wir werden die DB InfraGO vom DB-Konzern weiter entflechten innerhalb des integrierten Konzerns.“ (S. 27)*

Gleicher Ansatz wie 2021, der bisher zu keiner Verbesserung geführt hat. Es bleibt offen, wie die Infrastrukturqualität so erhöht werden soll.

*„Hierzu sind sowohl personelle, rechtliche als auch organisatorische Maßnahmen zu ergreifen. Sowohl beim DB Konzern als auch bei der InfraGO soll eine Neuaufstellung von Aufsichtsrat und Vorstand erfolgen mit dem Ziel, mehr Fachkompetenz abzubilden und eine Verschlankung zu erreichen.“ (S. 27)*

Änderung der Governance für das Unternehmen ist grundsätzlich ein guter Ansatz, allerdings gehen die angedeuteten Maßnahmen mit Sicherheit nicht weit genug. Notwendig ist eine Herauslösung des Schieneninfrastrukturunternehmens aus dem DB-Konzern und eine direkte Führung als bundeseigene GmbH sowie eine Begleitung durch ein und stellenneutral neu zu gründendes “Bundesamt für Schieneninfrastruktur”.

*„Der Fortbestand des BEAV zwischen DB-Konzern und InfraGO wird geprüft.“ (S. 27)*

*Der Vertrag muss schlicht aufgehoben werden, um eine unerwünschte (unkontrollierte) Steuerung der wettbewerbsneutral zu betreibenden Infrastrukturgesellschaft durch den Konzernvorstand und die automatische Abführung von Gewinnen aus der monopolistisch betriebenen Infrastruktur an den Konzern zu beenden.*

*„Der konzerninterne Arbeitsmarkt bleibt erhalten.“ (S. 27)*

Nicht nachvollziehbar, denn es gibt in der Branche praktisch kein Risiko eines Arbeitsplatzverlustes aufgrund von etwaigen Personalabbau-Maßnahmen – der Fachkräftemangel ist viel zu groß. Es handelt sich im Übrigen um eine interne Angelegenheit der DB AG, soweit nicht wettbewerbsrelevante Aspekte betroffen sind. Dies ist allerdings beim faktischen kontinuierlichen Fach- und Führungskräfteaustausch zwischen Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen der DB der Fall, der die notwendigen “chinese walls” überwindet und auf einen wettbewerbsneutralen, die gesamte Branche umfassenden Personaltausch eingegrenzt werden muss.

## Innovationen

*„Investitionen in die Digitalisierung werden mit einem Schwerpunkt auf Digitale Stellwerke und eine flächendeckende ETCS-Ausrüstung priorisiert, die fahrzeugseitige Ausstattung haben wir im Blick.“ (S. 26)*

Es „im Blick zu haben“ reicht nicht. Es braucht stattdessen die klare Übernahme der Verantwortung der neuen Bundesregierung, ETCS und eine zukunftsfähige Stellwerkstechnik anhand eines realistischen Ausrüstungsplans und einer verbindlichen Finanzierung einzuführen.

*„Das Deutsche Zentrum für Mobilität in München reaktivieren wir und bauen das zugehörige Netzwerk weiter aus.“ (S. 28)*

Wir begrüßen die Forschungsförderung, plädieren jedoch für eine breit, d. h. auf Intermodalität angelegte Themensetzung, die Effizienzgewinne ermöglicht, anstatt eine einzelne Forschungseinrichtung besonders hervorzuheben. Ein zentraler Baustein in diesem Kontext ist das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung.

### Energie

*„Wir stehen für eine konsequente Ausrichtung aller Bereiche auf Bezahlbarkeit, Kosteneffizienz und Versorgungssicherheit. Unser Ziel sind dauerhaft niedrige und planbare, international wettbewerbsfähige Energiekosten“ (S. 29)*

*„Wir wollen Unternehmen und Verbraucher in Deutschland dauerhaft um mindestens fünf Cent pro kWh mit einem Maßnahmenpaket entlasten. Dafür werden wir als Sofortmaßnahme die Stromsteuer für alle auf das europäische Mindestmaß senken und Umlagen und Netzentgelte reduzieren. Um Planungssicherheit zu schaffen, ist unser Ziel, die Netzentgelte dauerhaft zu deckeln. Wir werden die Strompreiskompensation dauerhaft verlängern und auf weitere Branchen ausweiten. Für die anderweitig nicht weiter zu entlastenden energieintensiven Unternehmen führen wir eine besondere Entlastung (Industriestrompreis) ein. Dazu gehört auch, die energieintensiven Verbraucher ohne Flexibilisierungspotenzial wie bisher zu entlasten.“ (S. 30)*

#### *„Stromsteuer*

*Für schnelle Entlastungen um mindestens fünf Cent pro kWh werden wir in einem ersten Schritt die Stromsteuer für alle so schnell wie möglich auf das europäische Mindestmaß senken und die Übertragungsnetzentgelte reduzieren.“ (S. 47)*

Maßnahmen für wettbewerbsfähige und planbare Strompreise sowie Versorgungssicherheit begrüßen wir. Der Schienengüterverkehr sollte in weitere Entlastungen (Industriestrompreis) einbezogen werden, da hier eine energieintensive Produktion tatsächlich energie- und klimateffizient gegenüber der Alternative (Straßengüterverkehr) ist. Ausschlagend für die Wirkung ist dabei das Preisverhältnis zu Diesel für Lkw.

*„Das Energieeffizienzgesetz und das Energiedienstleistungsgesetz werden novelliert und vereinfacht und auf EU-Recht zurückgeführt. Energieeffizienzziele dürfen die Flexibilität des Stromverbrauchs nicht behindern.“ (S. 35)*

Wir begrüßen Bürokratieabbau für Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Formulierung “novelliert und vereinfacht” ist allerdings sehr unkonkret und trifft keine Aussage bezüglich der im Energieeffizienzgesetz gesetzten Einführungsfrist von Energie- oder Umweltmanagementsystemen zum 18. Juli 2025. Jetzt muss schnell klar werden, was genau in der Novelle vereinfacht werden soll. Dabei sollte auch die hohe systembedingte Energieeffizienz der Schiene im Vergleich zur Straße mehr Berücksichtigung finden. Der bisherige Ansatz führt zu einer isolierten Betrachtung, anstatt einer Verbesserung des Gesamtsystems.

### Emissionshandel

*„Wir halten am System der CO<sub>2</sub>-Bepreisung als zentralem Baustein in einem Instrumentenmix fest.“ (S. 28/29)*

*„Die stark betroffenen Wirtschaftsbranchen im Wettbewerb kompensieren wir unbürokratisch.“ (S. 29)*

*„Wir unterstützen die Einführung des ETS 2, um europaweit gleiche Bedingungen zu schaffen. Dabei wollen wir einen fließenden Übergang des deutschen BEHG in das ab 2027 europäisch wirkende Emissionshandelssystem (ETS 2) gewährleisten. Dabei werden wir uns für Instrumente einsetzen, die CO<sub>2</sub>-Preissprünge für Verbraucherinnen und Verbraucher und Unternehmen vermeiden.“ (S. 29)*

*„Die CO<sub>2</sub>-Einnahmen geben wir an die Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen zurück.“ (S. 29)*

Wir begrüßen den Emissionshandel als zentralen Baustein im Instrumentenmix des Klimaschutzes und den Übergang zum ETS 2 als marktwirtschaftlich ausgerichtetes Instrument zur notwendigen Verminderung der Treibhausgasemissionen. Klimafreundlichere Technologien, wie der Schienengüterverkehr, werden so wirtschaftlicher gegenüber besonders klimaschädlichen, wie dem Lkw. Bedenklich ist es, dass gleichzeitig Kompensationen für besonders stark betroffener Wirtschaftsbranchen im Wettbewerb angekündigt werden und der Bahnstrom seit der Einführung des Emissionshandels 2005 für seine externen Kosten bepreist wird, während dies im Straßengüterverkehr 2023 erstmals erfolgte und nun wieder zur Disposition gestellt wird. Dies läuft dem marktwirtschaftlichen Ansatz des Emissionshandels zuwider und beeinträchtigt dessen Wirkung.

### Vergaberecht

*„Vereinfachung des Vergaberechts und strategisches Beschaffungsmanagement*

*Wir werden uns dafür einsetzen, das Vergaberecht auf nationaler und europäischer Ebene für Lieferungen und Leistungen aller Art für Bund, Länder und Kommunen zu vereinfachen, zu beschleunigen und zu digitalisieren. Für uns gilt der Grundsatz der mittelstandsfreundlichen Vergabe.*

*Wir werden das Vergaberecht auf sein Ziel einer wirtschaftlichen, diskriminierungs- und korruptionsfreien Beschaffung zurückführen. Wir schaffen sektorale Befreiungsmöglichkeiten vom Vergaberecht insbesondere in Fragen der nationalen Sicherheit und für Leitmärkte für emissionsarme Produkte in der Grundstoffindustrie mit einem Pionierfeld für die Deutsche Bahn. Wir streben für die Schwellenwerte für öffentliche Ausschreibungen im nationalen Recht eine Vereinheitlichung an und wollen sie insbesondere für Direktvergaben und freihändige Vergaben heraufsetzen.“ (S. 64)*

Pionierfelder für emissionsarme Grundstoffe zu schaffen ist sinnvoll. Der erhöhte Kostenbedarf darf nicht zulasten des Ausbautempos fallen. Ein weiteres Pionierfeld könnte die Autobahn GmbH und die Wasserstraßenverwaltung sein.

### Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung

*„Deutschland muss auf dem Weg zur Planungs- und Baubeschleunigung mutige Wege gehen. Notwendig ist eine grundsätzliche Überarbeitung von Planungs-, Bau-, Umwelt-, Vergabe- und des (Verwaltungs-)Verfahrensrechts. Wir werden eine europäische Initiative zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung starten; der nationale „Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung“ wird fortgesetzt. Wir wollen ein einheitliches Verfahrensrecht („one-for-many“) für Infrastrukturvorhaben schaffen. Verfahrensbeschleunigende Potenziale nutzen wir in der Bundesraumordnung und im Baugesetzbuch. Wir stärken die Multikodierung von Flächen. Formalisierte Verfahren werden flexibilisiert, Verfahrensstufen reduziert, um Doppelprüfungen abzubauen. Erörterungstermine werden fakultativ ausgestaltet. Das Bundesraumordnungsrecht soll mit den Ländern strategischer aufgestellt und mit überragendem öffentlichem Interesse ausgestattet werden. Ein Verfahren wird in dem Recht beendet, in dem es begonnen wurde: Wir führen eine verbindliche Stichtagsregelung zum frühestmöglichen Zeitpunkt im Planungsprozess ein. Der identische, der erweiterte und der vollseitige Ersatzneubau bei Infrastrukturvorhaben soll von der Pflicht eines Planfeststellungsverfahrens ausgenommen werden. Die Plangenehmigung soll zum Regelverfahren werden. Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit sowie Prüfungen finden nur einmal statt. Für wesentliche Infrastrukturvorhaben wird der vorzeitige Maßnahmenbeginn zur Aufrechterhaltung einer funktionierenden Infrastruktur im laufenden Planverfahren zugelassen. Wir erleichtern in einem Naturflächenbedarfsgesetz die Ausweisung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die Vernetzung von Ausgleichsmaßnahmen (Biotopverbund). Beim Arten- und Naturschutz soll bundeseinheitlich der Populationsansatz angewendet werden. Mit den Ländern werden wir die Planungs- und Genehmigungsverfahren vollständig digitalisieren. Mit den Kammern wollen wir Planungskapazitäten ausbauen.“ (S. 22)*

Wir müssen schneller bauen! Der derzeitige maßgebliche Engpass liegt aber nicht im Planungsrecht, sondern vor allem bei den Planungskapazitäten und der Mittelbereitstellung. Planungsbeschleunigungsgesetze der Vorgängerregierung sollten evaluiert werden, um die vorgesehenen Rechtsänderungen effektiver auszugestalten.