



Ampel-Check

Zwischenzeugnis Verkehrspolitik

Ein gemeinsames Projekt von:



28. August 2024

Inhaltsverzeichnis

Einführung	3
1. Radverkehr stärken	4
2. Verkehrssicherheit verbessern	6
3. E-Auto-Ladeinfrastruktur ausbauen.....	9
4. Umwelt- und klimaschädliche Subventionen abbauen	11
5. ÖPNV attraktiver gestalten	12
6. Schieneninfrastruktur priorisieren	14
7. Eisenbahninfrastruktur gemeinwohlorientiert ausrichten.....	17
8. Deutschlandtakt umsetzen	18

Einführung

Im Herbst 2021 haben sich SPD, Grüne und die FDP auf einen ambitionierten Koalitionsvertrag verständigt. Sowohl der ACE, der ADFC und die Allianz pro Schiene haben viele der verkehrspolitischen Ankündigungen darin positiv kommentiert und aufgenommen.

Zur Hälfte der Regierungszeit, hatten wir eine erste Bestandsaufnahme gewagt. Wo steht die Koalition? Wo hat sie bereits geliefert? Wo gibt es Nachholbedarf? Jetzt, ein Jahr später haben wir unsere Übersicht aktualisiert.

Als Grundlage der Beurteilung dient uns drei Verbänden der Koalitionsvertrag von 2021. Damals hätten wir uns in manchen Bereichen durchaus weitreichendere Vorhaben gewünscht – das spielt bei diesem Ampel-Check allerdings keine Rolle und fließt nicht in die Beurteilung ein. Wir konzentrieren uns auf das, was die Ampel-Koalition zu Beginn der Legislaturperiode angekündigt hat.

Im Rahmen dieser Selbstbeschränkung muss auch klar sein, dass unser Ampel-Check nicht allumfassend sein kann und will. Wir haben uns thematisch auf die Kerngebiete unserer Verbände konzentriert und diese in acht Kategorien gebündelt. Mit der Expertise des ACE, des ADFC und der Allianz pro Schiene fokussieren wir uns auf die Verkehrsträger Fahrrad, Pkw und Schiene. Gemeinsam haben wir die wesentlichen Reformvorhaben der Ampel in diesen Bereichen unter die Lupe genommen.

Übersicht

	August 2023	Februar 2024	August 2024
1. Radverkehr stärken	4-	4-	4
2. Verkehrssicherheit verbessern	4-	4-	4
3. E-Auto-Ladeinfrastruktur ausbauen	4	4	4
4. Umwelt- und klimaschädliche Subventionen abbauen	5	4-5	4-5
5. ÖPNV attraktiver gestalten	3	3	3
6. Schieneninfrastruktur priorisieren	3	3-	3
7. Eisenbahninfrastruktur gemeinwohlorientiert ausrichten	4	3	3
8. Deutschlandtakt umsetzen	4	4	4
Gesamtnote	4	4+	4+

1. Radverkehr stärken

Note: 4

Kurzfassung:

Die Ampel-Regierung will laut Koalitionsvertrag das Radwegenetz ausbauen sowie den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) umsetzen und fortschreiben. Zur Stärkung des Radverkehrs will die Koalition die Finanzierung bis 2030 absichern und die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr fördern. Dadurch soll Deutschland bis 2030 zu einem attraktiven Fahrradland werden. Laut Beschluss der Verkehrsministerkonferenz benötigen Länder und Kommunen dafür eine langfristig abgesicherte Förderung des Bundes in Höhe von mindestens einer Milliarde Euro pro Jahr („Fahrradmilliarde“).

Reformiert werden sollten auch Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrsordnung (StVO). Die Bundesregierung hat das Gesetzgebungsverfahren nach seiner Ablehnung im Bundesrat durch die Anrufung des Vermittlungsausschusses abgeschlossen. Die Errichtung von Rad- und Fußverkehrsanlagen kann nun auf neue Ziele im Straßenverkehrsrecht (s.u.) gestützt werden und wird dadurch erleichtert. Für die Umsetzung des NRVP ist weiterhin kein Konzept erkennbar. Die Förderung der kommunalen Radinfrastruktur soll mit dem Haushalt 2025 gegenüber dem laufenden Jahr leicht erhöht und bis 2030 verstetigt werden, erreicht aber nach wie vor nicht das erforderliche Förderniveau. Der bundesweite Ausbau der Radinfrastruktur geht insgesamt erschreckend langsam voran.

Im Detail:

Aussagen aus dem Koalitionsvertrag.	Beurteilung der Verkehrsverbände	Note
Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) umsetzen „Wir werden den Nationalen Radverkehrsplan umsetzen und fortschreiben [...]“ Koa-Vertrag S. 53	Es liegt nach wie vor kein Konzept für die konkrete Umsetzung und bedarfsgerechte Finanzierung des Nationalen Radverkehrsplans 2030 vor.	4
Radwegenetze ausbauen „Wir werden [...] den Ausbau und die Modernisierung des Radwegenetzes sowie die Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben.“ Koa-Vertrag S. 53	<ul style="list-style-type: none">- Ausbau der Radwegenetze kommt kaum voran, besonders gering ist der Fortschritt bei Radwegen an Bundesfernstraßen und Radschnellwegen- Personalschlüssel bei Radverkehrsstellen des Bundes wurde erhöht, allerdings für Ausbauintiative zu gering- Positiv: Aus- und Fortbildungsmaßnahmen für Radverkehrspersonal wurden ausgeweitet	4

<p>Radverkehrsinfrastruktur finanzieren</p> <p>„Zur Stärkung des Radverkehrs werden wir die Mittel bis 2030 absichern [...]“ Koa-Vertrag S. 53</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Geringfügiger Fortschritt bei der Fahrradförderung, minimale Erhöhung sowie Verstetigung bis 2030, auf niedrigem Niveau - Perspektivisch keine Erhöhung auf Niveau der Vorgängerregierung geplant: (2022: 750 Mio. €, 2023: 560 Mio. €, 2024: 350 Mio. €, 2025: 400 Mio. €) - Mittel zur Umsetzung des NRVP nicht ausreichend abgesichert. - Notwendig wären laut VMK-Beschluss mindestens 1 Mrd. € vom Bund („Fahrradmilliarde“) pro Jahr 	<p>4-</p>
---	---	-----------

2. Verkehrssicherheit verbessern

Note: 4

Kurzfassung:

Die Koalitionspartner haben vereinbart, Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrsordnung (StVO) zu reformieren. Gesetz und Verordnung sollen so angepasst werden, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auch die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden. Das geänderte StVG sieht nun mehr Handlungsspielräume für Länder und Kommunen vor, bleibt aber hinter den Erwartungen und verkehrlichen Notwendigkeiten zurück. Auch die geänderte Vorlage für die StVO enthält zur Ausfüllung der neuen Ziele lediglich kleinteilige Regelungen. Echter Veränderungswillen beim Klimaschutz und der Verkehrssicherheit ist nicht erkennbar. Das Verkehrssicherheitsprogramm 2021-2030 lässt ein schlüssiges Gesamtkonzept für ein Verkehrssystem ohne Tote und Schwerstverletzte vermissen. Die Ablehnung von Tempo 30 innerorts und die Weigerung, die Vision Zero in StVG und StVO aufzunehmen, verstärkt diesen Eindruck.

Im Detail:

Aussagen aus dem Koalitionsvertrag.	Beurteilung der Verkehrsverbände	Note
<p>Straßenverkehrsrecht modernisieren</p> <p>„Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die <u>Ziele</u> des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen.“</p> <p>Koa-Vertrag S. 52</p>	<ul style="list-style-type: none"> - StVG ist umgesetzt. Neue Ziele (Klima- und Umweltschutz, Gesundheit, städtebauliche Entwicklung) sind enthalten, die Rolle der Verkehrssicherheit wurde gegenüber der Leichtigkeit des Verkehrs gestärkt. - Auch die geänderte StVO liegt vor. Positiv: Enthält die Möglichkeit, Flächen für Rad- und Fußverkehr ohne Prüfung einer Gefahrenlage einzurichten. Die Verkehrssicherheit darf nicht beeinträchtigt werden. Negativ: Fehlender Ehrgeiz, den Klimaschutz und die Verkehrssicherheit weiterzubringen. Die Erweiterung der kommunalen Entscheidungsspielräume bleibt hinter den berechtigten Erwartungen zurück. Tempo 30 an Hauptstraßen wird nur an wenigen Stellen leichter möglich. 	3

	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeinden erhalten gegenüber Straßenverkehrsbehörden ein Antragsrecht auf verkehrsrechtliche Maßnahmen. - Das BMDV muss jetzt noch die Verwaltungsvorschrift zur StVO schnellstmöglich anpassen. Viele Kommunen werden die neuen Möglichkeiten erst nutzen, wenn diese VwV-StVO vorliegt. 	
<p>„In Umsetzung der Vision Zero werden wir das Verkehrssicherheitsprogramm weiterentwickeln.“ Koa-Vertrag S. 52</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Das aktuelle Verkehrssicherheits-Programm stammt aus dem Juni 2021, also noch von der Vorgängerregierung. Drei Jahre nach der Bundestagswahl liegt kein vollständiges Konzept vor. - Das BMDV hat bisher keine Anpassung bzw. Weiterentwicklung des Verkehrssicherheits-Programms vorgenommen. Auch die Verkehrssicherheits-Konferenz im November 2023 hat dazu keine neuen Erkenntnisse geliefert. Dabei ist eine Anpassung des Verkehrssicherheits-Programms dringend erforderlich: Zwar ist die Gesamtzahl der Verkehrstoten im Zeitraum zwischen 2010 und 2023 um rund 22 Prozent gesunken. Hier zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede zwischen den Verkehrsmitteln: Die Zahl der getöteten Pkw-Insassen verringerte sich um gut 35 Prozent, während die der tödlich verunglückten Radfahrer um 17 Prozent anstieg. Auch die Fälle der im Straßenverkehr getöteten Fußgänger haben entgegen dem langjährig sinkenden Trend zuletzt wieder dramatisch zugenommen: Im Jahr 2023 stieg ihre Zahl gegenüber dem Vorjahr um fast 19 Prozent. 	5+

3. E-Auto-Ladeinfrastruktur ausbauen

Note: 4

Kurzfassung:

Die Koalition will den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos beschleunigen. Ziel ist es, bis 2030 eine Million öffentlich und diskriminierungsfrei zugängliche Ladepunkte mit Schwerpunkt auf Schnellladeinfrastruktur zu erreichen.

Mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur sind gute Grundlagen geschaffen. Die Umsetzung indes stockt noch immer. Ein neues Förderprogramm für Wallboxen, Photovoltaikanlagen und Stromspeicher wurde angekündigt – dann aber kurzfristig gestrichen. Zudem haben sich die Koalitionäre vorgenommen, Deutschland bis 2030 zum „Leitmarkt für Elektromobilität“ zu machen. Tatsache ist, dass insbesondere China Deutschland in vielen Bereichen den Rang abgelaufen hat. Es sind weder Ansätze eines Leitmarktes für Elektromobilität zu erkennen, noch existieren Leuchtturm-Projekte, die entsprechende Bestrebungen erkennen lassen.

Im Detail:

Aussagen aus dem Koalitionsvertrag.	Beurteilung der Verkehrsverbände	Note
<p>Ausbau Ladesäulen</p> <p>„[...] Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur mit dem Ziel von einer Million öffentlich und diskriminierungsfrei zugänglichen Ladepunkten bis 2030 mit Schwerpunkt auf Schnellladeinfrastruktur [...]“ Koa-Vertrag S. 51f</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur hat die Regierung sehr gute Grundlagen geschaffen. Er bildet die Gesamtstrategie zum Hochlauf der Elektromobilität. Die Bundesregierung erkennt damit an, dass Laden so einfach sein muss wie das Tanken. Die Umsetzung ist aber bedeutend zu langsam. Bis Juni 2024 wurden lediglich 33 der 68 Maßnahmen vollständig umgesetzt. - Mit den geplanten rund 8.000 Hochleistungsschnellladepunkten des sog. Deutschlandnetzes soll der aktuelle vorhandene Bestand verdoppelt werden. Ziel des Deutschlandnetzes ist es, weiße Flecken auf der Lade-Karte zu schließen. Kurz vor Weihnachten 2023 wurde in Düren der erste Standort im Deutschlandnetz eröffnet. Das Deutschlandnetz wird mit 1,9 Mrd. € aufgebaut. - Ein Förderprogramm wurde angekündigt, dann aber aufgrund des Urteils des Bundesverfassungsgerichts zum KTF gestrichen. 	3-

<p>Deutschland wird Leitmarkt für Elektromobilität</p> <p>„Wir machen Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität“ Koa-Vertrag S. 27</p>	<ul style="list-style-type: none"> - China hat Deutschland in vielen Bereichen überholt. Ansätze eines Leitmarktes für Elektromobilität sind ebenso wenig erkennbar wie einzelne Leuchtturm-Projekte. - Zudem sind nur knapp 3 Prozent (ca. 1,52 Millionen) der zugelassenen Pkw in Deutschland reine Elektrofahrzeuge, d.h. bezogen auf das Ziel von 15 Millionen reinen Elektrofahrzeugen liegt der Erfüllungsgrad bei 10,1 Prozent. Außerdem ist der Anteil von E-Fahrzeugen am Gesamtabsatz war in den ersten beiden Monaten des Jahres 2024 so niedrig wie zuletzt vor drei Jahren. Derzeit fehlt es an verbindlichen politischen Maßnahmen und Instrumenten, um den Hochlauf der Elektromobilität voranzutreiben. 	<p>5</p>
--	---	----------

4. Umwelt- und klimaschädliche Subventionen abbauen

Note: 4-5

Kurzfassung:

Die Koalition hat sich auf die Fahnen geschrieben, umwelt- und klimaschädliche Subventionen und Ausgaben abzubauen – auch um zusätzliche Haushaltsspielräume zu gewinnen. Deutschland ist aber nach wie vor erstaunlich großzügig, wenn es darum geht, umwelt- und klimaschädliche Strukturen zu unterstützen. Laut dem Umweltbundesamt belaufen sich die Kosten für umweltschädliche Subventionen hierzulande pro Jahr immerhin auf über 65 Milliarden Euro. Fast die Hälfte davon – über 30 Milliarden Euro – entfallen auf den Verkehrsbereich.

Keinerlei Fortschritte gibt es seitens der Koalition jedoch bislang beim Abbau dieser Subventionen – obwohl dies (immerhin) explizit im Koalitionsvertrag vereinbart wurde. Regelungen wie das Dienstwagenprivileg werden von Bundesverkehrsminister Wissing regelmäßig verteidigt. Auch das Diesel-Privileg bleibt bislang unberührt, wie auch die Kerosinsteuer-Befreiung im Flugverkehr. Dies ist umso erstaunlicher, als die Regierung nach dem Wegfall des Klima- und Transformationsfonds dringend auf der Suche nach Einsparmöglichkeiten ist.

Im Detail:

Aussagen aus dem Koalitionsvertrag.	Beurteilung der Verkehrsverbände	Note
Umwelt- und klimaschädliche Subventionen im Verkehrsbereich abbauen „Wir wollen zusätzliche Haushaltsspielräume dadurch gewinnen, dass wir im Haushalt überflüssige, unwirksame und umwelt- und klimaschädliche Subventionen und Ausgaben abbauen.“ Koa-Vertrag S. 162	Die zwischenzeitlich diskutierte Abschaffung der Kerosin-Steuerbefreiung ist aus pragmatischen Gründen in eine Anhebung der Luftverkehrsabgabe umgewandelt und beschlossen worden. Weitere Bestrebungen umweltschädliche Subventionen im Verkehr abzubauen gibt es weiterhin nicht.	4-5

5. ÖPNV attraktiver gestalten

Note: 3

Kurzfassung:

Die Ampel-Koalition hat sich viel für die Verbesserung des ÖPNV vorgenommen. Erklärtes Ziel ist es, Länder und Kommunen in die Lage zu versetzen, Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV zu verbessern. Dazu sollen die sogenannten Regionalisierungsmittel erhöht werden. Außerdem soll es einen Ausbau- und Modernisierungspakt geben, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die Finanzierung bis 2030 verständigen. Schließlich wollen die Koalitionäre gemeinsam mit den Ländern Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit des ÖPNV definieren.

In dieser Kategorie konnte die Koalition bereits einiges umsetzen. Das 9-Euro-Ticket bzw. dessen Nachfolger (Deutschlandticket) konnte zwar zu Koalitionsbeginn noch niemand voraussehen, das Deutschlandticket entspricht aber dem erklärten Ziel, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern und die Nutzung der Schiene günstiger zu machen.

Nachdem der ÖPNV durch das Deutschlandticket für die Bürgerinnen und Bürger wesentlich einfacher und günstiger wurde, warten wir jedoch immer noch auf den angekündigten Ausbau- und Modernisierungspakt. Ein deutlicher Ausbau des Nahverkehrsangebotes und die dafür notwendige Finanzierung sind die logische Konsequenz aus der Einführung des Deutschlandtickets. Dazu gehört auch ein konsequenter Ausbau in der Fläche. Hier gibt es noch erhebliche Defizite, wie auch das Erreichbarkeitsranking der Allianz pro Schiene zeigt. Daher ist es bedauerlich, dass die angekündigten gemeinsamen Qualitätskriterien und Standards für die Erreichbarkeit in urbanen und ländlichen Räumen noch ausstehen.

Im Detail:

Aussagen aus dem Koalitionsvertrag.	Beurteilung der Verkehrsverbände	Note
<p>Deutschland-Ticket</p> <p>„...Bezahlbare Mobilität ermöglichen.“ Koa-Vertrag S. 25</p> <p>„Ziel ist, die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich zu steigern.“ Koa-Vertrag S. 50</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Deutschland- Ticket revolutioniert den Nahverkehr in Deutschland - Verstetigung des Deutschlandtickets über 2024/2025 hinaus ist immer noch offen - Positiv zu bewerten: Ein deutschlandweites Studierendenticket eingeführt - Rechtliche Regelung zur Übertragung von in 2023 nicht genutzten Finanzierungsmitteln ist auf den Weg gebracht 	1-2
<p>Regionalisierungsmittel erhöhen</p> <p>„Wir wollen Länder und Kommunen in die Lage versetzen, Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV zu verbessern. [...]</p>	Die Regionalisierungsmittel wurden ab 2022 erhöht. Allerdings ergibt sich die Erhöhung größtenteils aus dem 9-Euro- bzw. Deutschlandticket. Es ist noch ungeklärt, ob die zusätzlichen 1,5 Mrd.	3+

<p>Regionalisierungsmittel werden ab 2022 erhöht.“ Koa-Vertrag S. 50</p>	<p>Euro pro Jahr auch über 2024 hinaus ausreichen, um die Mehrkosten durch das Deutschlandticket zu decken. Die beschlossene jährliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel um 3 Prozent (Dynamisierungsrate) ab 2023 ist ein richtiger Schritt, angesichts der Inflation allerdings zu niedrig. Damit wird das ÖPNV-Angebot kaum ausgebaut werden können.</p>	
<p>Ausbau und Modernisierungspakt</p> <p>„Wir wollen einen Ausbau- und Modernisierungspakt [...]“ Koa-Vertrag S. 50</p>	<p>Ausbau und Modernisierungspakt lässt auf sich warten</p>	4
<p>Qualitätskriterien und Erreichbarkeitsstandards für den ÖPNV</p> <p>„Gemeinsam werden wir Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit für urbane und ländliche Räume definieren.“ Koa-Vertrag S. 50</p>	<p>Noch keine Standards für Angebote und Erreichbarkeit gesetzt. Vorbereitende Studie in Auftrag gegeben.</p>	4
<p>Verknüpfung der Verkehrsarten</p> <p>„Intermodale Verknüpfungen werden wir stärken und barrierefreie Mobilitätsstationen fördern.“ Koa-Vertrag S. 50</p> <p>„...Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr fördern.“ Koa-Vertrag S. 53</p>	<p>Das Förderprogramm für Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen aus dem Klima- und Transformationsfonds wurde gestoppt. Nur 37 bereits bewilligte Projekte werden bis 2027 mit insgesamt 55 Mio. € noch finanziert.</p>	4

6. Schieneninfrastruktur priorisieren

Note: 3

Kurzfassung:

Bei den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur will die Koalition neue Prioritäten setzen. Künftig soll erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investiert werden, um prioritär Deutschlandtakt-Projekte umzusetzen. Zugleich sollen zukünftig auch Teile der Lkw-Mauteinnahmen, die bislang vollständig für den Straßenbau verwendet werden mussten, in Investitionen in Mobilität jenseits des Straßenverkehrs fließen.

Der Verkehr auf der Schiene soll deutlich wachsen, die Umsetzung des Deutschlandtaktes soll angegangen, die Streckenelektrifizierung vorangetrieben und der Ausbau der Schieneninfrastruktur deutlich beschleunigt werden.

Inzwischen zeichnen sich deutliche Fortschritte bei der Finanzierung der Schieneninfrastruktur ab. Mit dem Haushalt 2024 hat die Koalition ihre Ankündigung eingelöst, erheblich mehr in die Schiene als in die Fernstraßen zu investieren. Laut Haushaltentwurf wird es auch 2025 eine deutliche Investitionspriorität für die Schiene geben. Einen weiteren Meilenstein des Koalitionsvertrages hat die Koalition ebenfalls umgesetzt: Seit 2024 werden 50 Prozent der Lkw-Mauteinnahmen in Alternativen zur Straße investiert. Damit können Mautmittel wieder verkehrsträgerübergreifend verwendet werden, wie dies in Deutschland bereits bis 2011 der Fall war.

Bei den anderen Vorhaben ist dagegen deutlich weniger passiert. Eine Beschleunigungskommission Schiene wurde zwar eingesetzt, und die Kommission konnte in kurzer Zeit umfangreiche Empfehlungen erarbeiten. Die Umsetzung der Empfehlungen steht allerdings in den meisten Bereichen noch am Anfang. Bislang wurden weder die Elektrifizierung noch der Ausbau des Schienennetzes von den Ampel-Koalitionären substantziell beschleunigt.

Im Detail:

Aussagen aus dem Koalitionsvertrag.	Beurteilung der Verkehrsverbände	Note
Mehr Schieneninvestitionen als Straße „Dabei wollen wir erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren, um prioritär Projekte eines Deutschlandtaktes umzusetzen.“ Koa-Vertrag S. 48	<ul style="list-style-type: none">- Mit dem Haushalt 2024 hat die Koalition die Schieneninvestitionen deutlich erhöht. Im Ergebnis wird damit tatsächlich mehr in die Schiene investiert als in die Straße. Noch offen ist, inwieweit davon neben dem Bestandserhalt auch der dringend notwendige Aus- und Neubau des Schienennetzes profitiert.- Umsetzung des Deutschlandtaktes ist eigenes Kapitel (siehe „Deutschlandtakt umsetzen“)	2
Lkw Maut für Mobilität verwenden	50 Prozent der Gesamteinnahmen aus der Lkw-Maut werden ab 2024 für	1

<p>„Wir werden die Mehreinnahmen für Mobilität einsetzen.“ Koa-Vertrag S. 49</p>	<p>Mobilität verwendet, der ganz überwiegende Teil für die Schiene.</p>	
<p>Beschleunigungskommission Schiene</p> <p>Werden „[...] eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen.“ Koa-Vertrag S. 50</p>	<p>Die Beschleunigungskommission Schiene wurde eingesetzt, und hat bereits Ende 2022 ihren Abschlussbericht mit umfangreichen Empfehlungen vorgelegt.</p>	<p>1</p>
<p>Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung</p> <ul style="list-style-type: none"> - „Unser Ziel ist es, die Verfahrensdauer mindestens zu halbieren.“ Koa-Vertrag S. 12 - „Zur Erreichung der Klimaziele liegt [...] der Ausbau elektrifizierter Bahntrassen im öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit.“ Koa-Vertrag S. 14 	<ul style="list-style-type: none"> - Mit der Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes wurde die gesetzliche Grundlage für die Umsetzung der Generalsanierungen geschaffen. Weitere Beschleunigungsschritte sind im Rahmen des Moderne-Schiene-Gesetz angekündigt, das aber noch nicht im Entwurf vorliegt. Es ist daher bisher unklar, wann und in welchem Umfang die Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene umgesetzt werden sollen. - Die angekündigte gesetzliche Feststellung, dass die Elektrifizierung von Bahnstrecken im öffentlichen Interesse liegt, ist für Bundesschienenwege weitgehend umgesetzt. 	<p>3</p>
<p>Bundesverkehrswegeplan weiterentwickeln</p> <p>„Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir [...] einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan.“ Koa-Vertrag S. 48</p> <p>„Wir werden auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen.“ Koa-Vertrag S. 49</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Das Ministerium hat zwar zu entsprechenden Veranstaltungen (Infrastrukturdialog) eingeladen, allerdings klar gemacht, dass die Prioritäten des geltenden Bundesverkehrswegeplans kein Thema sein werden. - Neue Kriterien und einen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan gibt es noch nicht. Bisherige Planungen des BMDV beruhen auf Verkehrsprognosen mit fragwürdigen Prämissen, die stark zugunsten des Lkw und Pkw-Verkehrs tendieren. 	<p>5</p>
<p>Schnelle Kapazitätserweiterung Schiene</p> <p>„Wir werden ein Programm „Schnelle Kapazitätserweiterung“ auflegen [...]“ Koa-Vertrag S. 49</p>	<p>Das Ministerium arbeitet momentan an einem Programm.</p>	<p>4</p>

<p>Streckennetz Schiene erweitern</p> <p>„[...] das Streckennetz erweitern, Strecken reaktivieren und Stilllegungen vermeiden [...]“ Koa-Vertrag S. 49</p>	<p>Bislang seitens der Regierung keine konkreten Aktivitäten erkennbar.</p>	<p>5</p>
<p>Digitalisierung Schiene: ETCS-Einführung</p> <p>„Die Digitalisierung von Fahrzeugen und Strecken werden wir prioritär vorantreiben.“ Koa-Vertrag S. 49</p>	<p>Nachdem die Haushaltsmittel für die Einführung des Zugsicherungssystems ETCS im Haushalt 2024 gekürzt worden waren, ist für 2025 nun wieder ein Mittelaufwuchs vorgesehen. Zugleich wurde mit der Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes die Einrichtung einer Koordinierungsstelle für die ETCS-Einführung beschlossen sowie die gesetzliche Grundlage für die notwendige Umrüstung der Fahrzeuge geschaffen. Für den Start der Fahrzeugumrüstung fehlt allerdings immer noch die Grundlage (Förderrichtlinie für die Fahrzeugumrüstung). Auch ein Migrationskonzept liegt weiterhin nicht vor.</p>	<p>4+</p>
<p>Digitalisierung Schiene: Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung</p> <p>Die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung wollen wir beschleunigen [...]“ Koa-Vertrag S. 50</p>	<p>Die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) wird von Deutschland u.a. durch die Förderung von Testprojekten aktiv unterstützt und auch auf Europäischer Ebene vorangetrieben.</p>	<p>2</p>
<p>Elektrifizierung des Schienennetzes 75 Prozent</p> <p>„Bis 2030 wollen wir 75 Prozent des Schienennetzes elektrifizieren [...]“ Koa-Vertrag S. 49</p>	<p>Bisheriges Elektrifizierungstempo ist unverändert viel zu gering, um das Ziel zu erreichen. Da außerdem unklar ist, wie die Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene umgesetzt werden, sind bisher keine Fortschritte erkennbar.</p>	<p>5</p>
<p>Bahnhofsprogramme bündeln und stärken</p> <p>„Wir werden [...] Bahnhofsprogramme bündeln und stärken [...].“ Koa-Vertrag. S. 49</p>	<p>Mit der Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes wurden nun auch Bahnhofsgebäude in DB-Eigentum in die Bundesfinanzierung einbezogen. Zugleich sollen die Mittel für den Haushaltstitel “Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen” im Haushalt 2025 deutlich aufgestockt werden.</p>	<p>3+</p>

7. Eisenbahninfrastruktur gemeinwohlorientiert ausrichten

Note: 3

Kurzfassung:

Die Koalition hat angekündigt, die Schieneninfrastruktur des Bundes künftig gemeinwohlorientiert auszurichten. Dazu sollen die Infrastruktureinheiten DB Netz und DB Station&Service zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt werden. Die angestrebte Gemeinwohlorientierung ist grundsätzlich eine große Chance, um die Schieneninfrastruktur so zu entwickeln, dass deutlich mehr Menschen und Güter auf der Schiene transportiert werden können. Allerdings ist bisher vollkommen unklar, was die Ampel-Koalition konkret unter gemeinwohlorientierter Infrastruktur versteht.

Ebenfalls noch nicht geklärt sind die Finanzierungsgrundlagen für die neue gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft.

Im Detail:

Aussagen aus dem Koalitionsvertrag.	Beurteilung der Verkehrsverbände	Note
Gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte schaffen „Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt.“ Koa-Vertrag S. 50	Der Prozess wurde in Gang gesetzt. Die InfraGO wurde zum Jahresbeginn gegründet. Bisher ist jedoch unklar, was Bundesregierung und Koalition unter „gemeinwohlorientiert“ verstehen. Hier ist dringend eine Konkretisierung erforderlich, damit Ziele und Auftrag der neuen Infrastruktursparte klar bestimmt sind.	3

8. Deutschlandtakt umsetzen

Note: 4

Kurzfassung:

Der Deutschlandtakt soll das Bahnfahren in Deutschland auf eine neue Qualitätsstufe heben. Am Zielfahrplan des Deutschlandtaktes – der Nahverkehr, Fernverkehr und Güterverkehr optimal verbindet – kann sich der Infrastrukturausbau des Schienennetzes orientieren. Mit dem Planungsansatz des Deutschlandtaktes liegt erstmals eine deutschlandweite Netzkonzeption vor, die auf Basis der künftigen Verkehrsangebote im Personen- und Güterverkehr die notwendige flächendeckende Weiterentwicklung des Schienennetzes beschreibt.

Nächster Schritt ist jetzt ein Strategischer Umsetzungsplan zur schrittweisen Realisierung des Taktes und der notwendigen Infrastrukturausbauten. Hier befinden sich die Arbeiten erst in einem sehr frühen Stadium.

Im Detail:

Aussagen aus dem Koalitionsvertrag.	Beurteilung der Verkehrsverbände	Note
Deutschlandtakt absichern „Wir werden die Umsetzung eines Deutschlandtaktes infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform absichern.“ Koa-Vertrag S. 49	<ul style="list-style-type: none">- Es gibt immer noch kein langfristiges Konzept, wie der Deutschlandtakt schrittweise umgesetzt werden soll (Strategischer Umsetzungsplan bzw. Etappierungskonzept).- Zur Erarbeitung eines Strategischen Umsetzungsplans hat das Bundesverkehrsministerium ein Forschungsvorhaben ausgeschrieben. Ergebnisse sollen Anfang 2025 vorliegen.- Die eisenbahnrechtliche Absicherung des Deutschlandtakts ist noch in Vorbereitung; der Austausch mit der EU-Ebene läuft.	4