

## Inhaltsverzeichnis

Einführung .....	2
1. Radverkehr stärken .....	3
2. Verkehrssicherheit verbessern.....	5
3. E-Auto-Ladeinfrastruktur ausbauen .....	7
4. Umwelt- und klimaschädliche Subventionen abbauen.....	8
5. ÖPNV attraktiver gestalten .....	9
6. Schieneninfrastruktur priorisieren .....	11
7. Eisenbahninfrastruktur gemeinwohlorientiert ausrichten.....	14
8. Deutschlandtakt umsetzen .....	15

## Übersicht

Radverkehr stärken	4-
Verkehrssicherheit verbessern	4-
E-Auto-Ladeinfrastruktur ausbauen	4
Umwelt- und klimaschädliche Subventionen abbauen	5
ÖPNV attraktiver gestalten	3
Schieneninfrastruktur priorisieren	3
Eisenbahninfrastruktur gemeinwohlorientiert ausrichten	4
Deutschlandtakt umsetzen	4
<b>Gesamtnote</b>	<b>4</b>

## 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.

Jetzt, zur Hälfte der Regierungszeit, wollen wir eine Bestandsaufnahme wagen. Wo steht die Koalition? Wo hat sie bereits geliefert? Wo gibt es Nachholbedarf? In regelmäßigen Abständen werden wir diesen Ampel-Check aktualisieren und somit einen aktuellen verkehrspolitischen Fortschrittsbericht der Koalition liefern.

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 Bereiche Fahrrad, Pkw und Schiene. Gemeinsam haben wir die wesentlichen Reformvorhaben der Ampel in diesen Bereichen unter die Lupe genommen.

# 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 sollen auch Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrsordnung (StVO). Das Straßenverkehrsrecht soll so angepasst werden, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden (siehe dazu auch Kapitel 2). Länder und Kommunen sollen so größere Entscheidungsspielräume für die nachhaltige Gestaltung der Straßen bekommen.

Die vom BMDV vorgelegten Entwürfe für die Reform von StVG und StVO erfüllen dieses Ziel aber noch nicht. Die Errichtung von Rad- und Fußverkehrsanlagen wird weiterhin unnötig erschwert. Für die Umsetzung des NRVP ist weiterhin kein Konzept erkennbar. Die Förderung der kommunalen Radinfrastruktur fällt viel zu gering aus. Der Ausbau der Radinfrastruktur geht erschreckend langsam voran.

### Im Detail:

Aussagen aus dem Koalitionsvertrag.	Beurteilung der Verkehrsverbände	Note
<b>Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) umsetzen</b>  „Wir werden den Nationalen Radverkehrsplan umsetzen und fortschreiben [...]“ Koa-Vertrag S. 53	Bislang kein Konzept für die Umsetzung und Finanzierung des Nationalen Radverkehrsplans 2030	4
<b>Radwegenetze ausbauen</b>  „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"><li>- Ausbau der Radwegenetze kommt kaum voran</li><li>- Personalschlüssel bei Radverkehrsstellen des Bundes wurde erhöht, allerdings für Ausbauintiative zu gering</li><li>- Positiv: Aus- und Fortbildungsmaßnahmen für Radverkehrspersonal wurden ausgeweitet</li></ul>	4
<b>Radverkehrsinfrastruktur finanzieren</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Rückschritt bei der Fahrradförderung: Halbierung der</li></ul>	5

<p>„Zur Stärkung des Radverkehrs werden wir die Mittel bis 2030 absichern [...]“ Koa-Vertrag S. 53</p>	<p>Bundesmittel für den Radverkehr gegenüber Vorgängerregierung (2022: 750 Mio. €, 2023: 560 Mio. €, 2024: 400 Mio. €)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Mittel zur Umsetzung des NRVP nicht ausreichend abgesichert. Notwendig wären laut VMK-Beschluss 1 Mrd. € vom Bund („Fahrradmilliarde“) pro Jahr</li></ul>	
--	--	--

## 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. Der vorliegende Entwurf zum StVG sieht zwar mehr Handlungsspielräume für Länder und Kommunen vor, bleibt aber hinter den Erwartungen und verkehrlichen Notwendigkeiten zurück. Auch der Referentenentwurf für die StVO enthält lediglich eine große Anzahl kleinteiliger 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. Das Fehlen eines Verweises auf die Vision Zero in StVG und StVO verstärkt diesen Eindruck.

Im Detail:

Aussagen aus dem Koalitionsvertrag.	Beurteilung der Verkehrsverbände	Note
<p><b>Straßenverkehrsrecht modernisieren</b></p> <p>„Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele 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"> <li>- Entwurf StVG liegt vor. Positiv: Neue Ziele (Klima- und Umweltschutz, Gesundheit, städtebauliche Entwicklung) sind enthalten. Negativ: Die Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs bleibt priorisiert vor den neuen Zielen. Dadurch wird die Einrichtung von Radwegen unnötig erschwert.</li> <li>- Entwurf StVO liegt vor. Positiv: Enthält immerhin die Möglichkeit, Flächen für Rad- und Fußverkehr ohne Prüfung einer örtlichen Gefahrenlage einzurichten. Negativ: Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs steht weiterhin ganz oben. Fehlender Ehrgeiz, den Klimaschutz und die Verkehrssicherheit weiterzubringen.</li> </ul>	4
<p>„In Umsetzung der Vision Zero werden wir das Verkehrssicherheitsprogramm weiterentwickeln.“</p> <p>Koa-Vertrag S. 52</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrssicherheitsprogramm enthält kein schlüssiges Konzept für ein Verkehrssystem ohne Tote und Schwerstverletzte und erfüllt deshalb nicht die Erwartungen</li> </ul>	4-5

	- Vision Zero fehlt in Entwürfen zu StVG und StVO	
--	---	--

### 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 ist derzeit lediglich angekündigt. 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
<b>Ausbau Ladesäulen</b> „[...] Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur mit dem Ziel von einer Million öffentlich und diskriminierungsfrei zugänglichen Ladepunkten bis 2030 mit Schwerpunkt auf Schnellladeinfrastruktur [...]“ Koa-Vertrag S. 51f	<ul style="list-style-type: none"><li>- Mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur hat die Regierung sehr gute Grundlagen geschaffen. Die Umsetzung ist aber bedeutend zu langsam (lediglich neun der insgesamt 68 Maßnahmen sind bislang umgesetzt)</li><li>- Neues Förderprogramm ist lediglich angekündigt: Ab Herbst 2023 sollen 500 Millionen Euro bereitstehen, um Wallbox, Photovoltaikanlage und Stromspeicher in Kombination zu fördern.</li></ul>	3
<b>Deutschland wird Leitmarkt für Elektromobilität</b> „Wir machen Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität“ Koa-Vertrag S. 27	China hat Deutschland in vielen Bereichen überholt. Ansätze eines Leitmarktes für Elektromobilität sind ebenso wenig erkennbar wie einzelne Leuchtturm-Projekte.	5

## 4. Umwelt- und klimaschädliche Subventionen abbauen

**Note: 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. Ein erheblicher Teil dieser Summe entfällt 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.

Im Detail:

Aussagen aus dem Koalitionsvertrag.	Beurteilung der Verkehrsverbände	Note
<b>Umwelt- und klimaschädliche Subventionen im Verkehrsbereich abbauen</b>  „[...] überflüssige, unwirksame und umwelt- und klimaschädliche Subventionen und Ausgaben abbauen.“ Koa-Vertrag S. 162	Bislang sind keine Bestrebungen der Koalition zu erkennen, umwelt- und klimaschädliche Subventionen im Verkehrsbereich abzubauen. Nach wie vor unangetastet sind das Dienstwagenprivileg, das Dieselprivileg und ebenso die Kerosinsteuerbefreiung.	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
<b>Deutschland-Ticket</b>  „...Bezahlbare Mobilität ermöglichen.“ Koa-Vertrag S. 25  „Ziel ist, die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich zu steigern.“ Koa-Vertrag S. 50	<ul style="list-style-type: none"><li>- Deutschland- Ticket revolutioniert den Nahverkehr in Deutschland</li><li>- Verstetigung des Deutschlandtickets noch offen</li></ul>	1-2
<b>Regionalisierungsmittel erhöhen</b>  „Wir wollen Länder und Kommunen in die Lage versetzen, Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV zu verbessern. [...] Regionalisierungsmittel werden ab 2022 erhöht.“ Koa-Vertrag S. 50	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. Euro pro Jahr bis 2025 ausreichen, um die Mehrkosten durch das Ticket zu decken. Die beschlossene jährliche Erhöhung um 3 Prozent	3+

	(Dynamisierungsrate) ab 2023 ist ein richtiger Schritt, angesichts der Inflation allerdings zu niedrig. Damit wird das ÖPNV-Angebot kaum ausgebaut werden können.	
<b>Ausbau und Modernisierungspakt</b> „Wir wollen einen Ausbau- und Modernisierungspakt [...] Koa-Vertrag S. 50	Ausbau und Modernisierungspakt lässt auf sich warten	4
<b>Qualitätskriterien und Erreichbarkeitsstandards für den ÖPNV</b> „Gemeinsam werden wir Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit für urbane und ländliche Räume definieren.“ Koa-Vertrag S. 50	Noch keine Standards für Angebote und Erreichbarkeit gesetzt. Vorbereitende Studie in Auftrag gegeben.	4
<b>Verknüpfung der Verkehrsarten</b> „Intermodale Verknüpfungen werden wir stärken und barrierefreie Mobilitätsstationen fördern.“ Koa-Vertrag S. 50  „...Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr fördern.“ Koa-Vertrag S. 53	Es gibt ein neues Förderprogramm für Fahrradparken am Bahnhof. Guter Ansatz – die eingeplanten Mittel decken jedoch nicht annähernd den Bedarf von ca. 3 Mrd. Euro.	3-4

## 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 will die Koalition ihre Ankündigung einlösen, erheblich mehr in die Schiene als in die Straße zu investieren. Einen weiteren Meilenstein des Koalitionsvertrages will die Koalition ebenfalls ab 2024 umsetzen: 50 % der Lkw-Mauteinnahmen sollen künftig in Alternativen zur Straße investiert werden. 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 ist allerdings in den meisten Bereichen über Vorüberlegungen noch nicht hinausgekommen. Bislang wurden weder die Elektrifizierung noch der Ausbau des Schienennetzes von den Ampel-Koalitionären substantiell beschleunigt.

#### Im Detail:

Aussagen aus dem Koalitionsvertrag.	Beurteilung der Verkehrsverbände	Note
<b>Mehr Schieneninvestitionen als Straße</b> „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"><li>- Mit dem Haushalt 2024 will die Koalition die Schieneninvestitionen deutlich erhöhen. Im Ergebnis würde damit tatsächlich mehr in die Schiene investiert als in die Straße.</li><li>- Umsetzung des Deutschlandtaktes ist eigenes Kapitel (siehe „Deutschlandtakt umsetzen“)</li></ul>	2
<b>Lkw Maut für Mobilität verwenden</b> „Wir werden die Mehreinnahmen für Mobilität einsetzen.“ Koa-Vertrag S. 49	50 Prozent der Gesamteinnahmen aus der Lkw-Maut sollen ab 2024 für Mobilität verwendet werden, der ganz überwiegende Teil davon für die Schiene.	2

<p><b>Beschleunigungskommission Schiene</b></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><b>Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- „Unser Ziel ist es, die Verfahrensdauer mindestens zu halbieren.“ Koa-Vertrag S. 12</li> <li>- „Zur Erreichung der Klimaziele liegt [...] der Ausbau elektrifizierter Bahntrassen im öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit.“ Koa-Vertrag S. 14</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erste Gesetzesentwürfe für die Beschleunigung von Schienenprojekten liegen vor. Allerdings sind diese weit entfernt von den Vorschlägen der Beschleunigungskommission Schiene. Es ist bisher unklar, wann und in welchem Umfang deren Empfehlungen umgesetzt werden sollen.</li> <li>- Die angekündigte gesetzliche Feststellung, dass die Elektrifizierung von Bahnstrecken im öffentlichen Interesse liegt, ist bislang nicht umgesetzt.</li> </ul>	<p>3-4</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bundesverkehrswegeplan weiterentwickeln „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</li> <li>- „Wir werden auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen.“ Koa-Vertrag S. 49</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Ministerium hat zwar zu Veranstaltungen eingeladen, allerdings klar gemacht, dass der geltende Bundesverkehrswegeplan kein Thema sein wird.</li> <li>- Neue Kriterien und einen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan gibt es noch nicht. Bisherige Planungen des BMDV beruhen auf Verkehrsprognosen, die stark zugunsten des Lkw und Pkw-Verkehrs tendieren.</li> </ul>	<p>5</p>
<p><b>Schnelle Kapazitätserweiterung Schiene</b></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><b>Streckennetz Schiene erweitern</b></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><b>Digitalisierung Schiene: ETCS-Einführung</b></p>	<p>Die Haushaltsmittel für die Einführung des</p>	<p>3-</p>

<p>„Die Digitalisierung von Fahrzeugen und Strecken werden wir prioritär vorantreiben.“ Koa-Vertrag S. 49</p>	<p>Zugsicherungssysteme ETCS wurden deutlich aufgestockt. Allerdings fehlt für die angekündigte Digitalisierung der Fahrzeuge immer noch die Grundlage (Förderrichtlinie für die Fahrzeugnachsicherung).</p>	
<p><b>Digitalisierung Schiene: Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung</b></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>	2
<p><b>Elektrifizierung des Schienennetzes 75 %</b></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 Ziel zu erreichen. Da außerdem unklar ist, wie die Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene umgesetzt werden, sind bisher keine Fortschritte erkennbar.</p>	5
<p><b>Bahnhofsprogramme bündeln und stärken</b></p> <p>„Wir werden [...] Bahnhofsprogramme bündeln und stärken [...].“</p>	<p>Mittel für den Haushaltstitel “Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen” sind deutlich gestiegen. Die künftige Finanzierung der Bahnhöfe im Rahmen der gemeinwohlorientierten Infrastruktur ist jedoch unklar.</p>	2-

## 7. Eisenbahninfrastruktur gemeinwohlorientiert ausrichten

**Note: 4**

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 Expert:innen	Note
„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. Bisher ist jedoch unklar, was Bundesregierung und Koalition unter „gemeinwohlorientiert“ verstehen. Hier ist dringend eine Konkretisierung erforderlich, damit Ziele und Auftrag der neuen Infrastruktursparte, die bereits zum 1.1.2024 starten soll, klar bestimmt sind.	4

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