

GRV-Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Postfach 10 14 03 • D-45014 Essen • www.grv-ev.de • Supplement@GRV-Nachrichten.de

Zugleich Mitteilungsblatt der Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs (GdI — AdI)

Verkehrspolitische Aussagen im Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis '90 / Die Grünen und FDP

*Unter dem Titel „Mehr Fortschritt wagen — Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit“
veröffentlichten am 24. November 2021 SPD, Grüne und FDP
ihren Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode des Deutschen Bundestags.*

*Nachstehend veröffentlichen wir die verkehrspolitisch relevanten Passagen des Koalitionsvertrags im
Wortlaut. Der vollständige Koalitionsvertrag kann von den Seiten der Parteien
www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf,
cms.gruene.de/uploads/documents/Koalitionsvertrag-SPD-GRUENE-FDP-2021-2025.pdf oder
www.fdp.de/sites/default/files/2021-11/Koalitionsvertrag%202021-2025_0.pdf heruntergeladen werden.*

*Eine Wertung des Koalitionsvertrags werden wir in Folge 123 der GRV-Nachrichten,
die voraussichtlich Anfang März 2022 erscheinen wird, veröffentlichen.*

Impressum

Herausgeber: GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V., Postfach 101403, D-45014 Essen, www.grv-ev.de, www.grv-nachrichten.de.

Verantwortlich: Wolfgang Dietrich Mann, stellvertretender Vorsitzender und Geschäftsführer der GRV, wolfgangdietrich.mann@grv-ev.de,
Dr.-C.-Otto-Straße 121, D-44879 Bochum, Tel. +49 234 5465181 (tagsüber +49 201 50949935), Fax +49 234 5465180

Das Supplement zu den GRV-Nachrichten erscheint bei Bedarf und wird als pdf-Dokument im Internet bereitgestellt. Wenn im Einzelfall nichts anderes angegeben ist, dürfen die pdf-Dokumente als Ganzes und unverändert weitergegeben werden. Ein Ausdruck zum persönlichen Gebrauch ist zulässig. Jede andere Verwendung und Verbreitung bedarf der Zustimmung durch die GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder; diese muss sich nicht mit der der GRV decken!

Präambel

Auszug aus Unterabschnitt „Was wir voranbringen wollen“ (Seite 5ff):

Deutschland wird nur auf der Höhe der Zeit agieren können, wenn wir den Staat selbst modernisieren. Wir wollen staatliches Handeln schneller und effektiver machen und besser auf künftige Krisen vorbereiten. Wir bringen eine umfassende Digitalisierung der Verwaltung voran. Es geht darum, das Leben für die Bürgerinnen und Bürger leichter zu machen. Wir werden die öffentliche Infrastruktur, öffentliche Räume und Netze modernisieren und dafür Planung, Genehmigung und Umsetzung deutlich beschleunigen. Auch die Wirtschaft soll in der Verwaltung einen Verbündeten haben.

Mehr als 30 Jahre nach der Deutsche Einheit bleibt es unsere Aufgabe, die innere Einheit sozial und wirtschaftlich zu vollenden. Die Lebensverhältnisse in unseren Regionen, in Städten und dem ländlichen Raum sind nicht gleich, aber sie sollten gleichwertig sein. Zu guten Lebensbedingungen gehören bezahlbares Wohnen, schnelles Internet, eine erreichbare Gesundheitsversorgung und alltagstaugliche, nachhaltige Mobilitätsangebote.

Die Klimaschutzziele von Paris zu erreichen, hat für uns oberste Priorität. Klimaschutz sichert Freiheit, Gerechtigkeit und nachhaltigen Wohlstand. Es gilt, die soziale Marktwirtschaft als eine sozialökologische Marktwirtschaft neu zu begründen. Wir schaffen ein Regelwerk, das den Weg frei macht für Innovationen und Maßnahmen, um Deutschland auf den 1,5-Grad-Pfad zu bringen. Wir bringen neues Tempo in die Energiewende, indem wir Hürden für den Ausbau der Erneuerbaren Energien aus dem Weg räumen. Schritt für Schritt beenden wir das fossile Zeitalter, auch, indem wir den Kohleausstieg idealerweise auf 2030 vorziehen und die Technologie des Verbrennungsmotors hinter uns lassen.

(...)

Kapitel II „Moderner Staat, digitaler Aufbruch und Innovationen“

Auszug aus der Einleitung (Seite 8):

(...)

Für die vor uns liegenden Aufgaben braucht es Tempo beim Infrastrukturausbau. Die Verfahren, Entscheidungen und Umsetzungen müssen deutlich schneller werden. Wir werden deshalb Planungs- und Genehmigungsverfahren modernisieren, entbürokratisieren und digitalisieren sowie die Personalkapazitäten verbessern. Indem wir Bürgerinnen und Bürger früher beteiligen, machen wir die Planungen schneller und effektiver.

(...)

Unterabschnitt „Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung“ im Abschnitt „Moderner Staat und Demokratie“ (Seite 12ff):

Um Deutschland zügig zu modernisieren, sind schnelle Verwaltungs-, Planungs- und Genehmigungsverfahren zentrale Voraussetzung. Daher sollen im ersten Jahr der Regierung alle notwendigen Entscheidungen getroffen und durchgesetzt werden, um private wie staatliche Investitionen schnell, effizient und zielsicher umsetzen zu können. Unser Ziel ist es, die Verfahrensdauer mindestens zu halbieren. Dafür müssen Staat und Gesellschaft sowie Bund, Länder und Kommunen an einem Strang ziehen. Wir wollen eine auf Rechtssicherheit und gegenseitigem Vertrauen fußende Planungskultur in Deutschland verwirklichen. Alle staatlichen Stellen sollen Verwaltungsverfahren so vereinfachen und verbessern, dass gerichtliche Auseinandersetzungen möglichst vermieden werden. Wir werden mehr Möglichkeiten im Rahmen des Verfassungs- und Unionsrechts ausnutzen.

Wir werden die personellen und technischen Kapazitäten bei Behörden und Gerichten erhöhen. Für eine Personal- und Weiterbildungsoffensive sowie die Digitalisierung auf allen Ebenen streben wir einen verlässlichen und nachhaltigen Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung mit den Ländern an. Die Inhouse-Beratungskapazitäten der öffentlichen Hand werden zu Beschleunigungsagenturen ausgebaut, auf die auch Länder und Kommunen einfach zugreifen können. Die Einsatzmöglichkeiten für private Projektmanagerinnen und Projektmanager werden ausgedehnt. Für Angelegenheiten des Planungsrechts schaffen wir die Voraussetzungen für zusätzliche Senate am Bundesverwaltungsgericht. Die Bundesregierung verstärkt ihre Kompetenz zur Unterstützung dialogischer Bürgerbeteiligungsverfahren.

Die Digitalisierung von Planungs- und Genehmigungsprozessen werden wir priorisiert umsetzen. Wir werden Behörden mit notwendiger Technik ausstatten, IT-Schnittstellen zwischen Bund und Ländern standardisieren und das digitale Portal für Umweltdaten zu einem öffentlich nutzbaren zentralen Archiv für Kartierungs- und Artendaten ausbauen. Bereits erhobene Daten sind, gegebenenfalls durch Plausibilisierungen, möglichst lange nutzbar zu machen. Planungsprozesse werden mit Gebäudedatenmodellierung (Building Information Modeling) effizienter, kostengünstiger und transparenter gestaltet. Die digitalen Möglichkeiten des Planungssicherstellungsgesetzes werden wir nahtlos fortsetzen und insbesondere im Hinblick auf die Bürgerbeteiligung weiterentwickeln.

Um Verwaltungsverfahren zu beschleunigen, werden wir eine frühestmögliche und intensive Öffentlichkeitsbeteiligung einführen. Diese wird mit einer Mitwirkungspflicht für die anerkannten Naturschutzverbände und für die betroffene Öffentlichkeit kombiniert. Wir wollen eine wirksame und unionsrechtlich zulässige Form der materiellen Präklusion einführen. Wir werden frühzeitige Verfahrenskonferenzen in den Behörden einführen.

Wir werden möglichst frühe Stichtage für die anzuwendende Sach- und Rechtslage vorsehen. Wir wollen klarstellen, dass wiederholte Auslegungs-, Einwendungs- und Erwidlungsschleifen vermieden werden können, indem bei Planänderungen nach Bürgerbeteiligung nur noch neu Betroffene zu beteiligen und Einwendungen nur mehr gegen Planänderungen zulässig sind. Wir werden verwaltungsinterne Fristen und Genehmigungsfiktionen bei Beteiligung weiterer Behörden ausweiten.

Bei besonders prioritären Vorhaben soll der Bund künftig nach dem Vorbild des Bundesimmissionsschutzgesetzes kurze Fristen zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorsehen. Wir wollen große und besonders bedeutsame Infrastrukturmaßnahmen auch im Wege zulässiger und unionsrechtskonformer Legalplanung beschleunigt auf den Weg bringen und mit hoher politischer Priorität umsetzen. Unter solchen Infrastrukturmaßnahmen verstehen wir systemrelevante Bahnstrecken, Stromtrassen und Ingenieurbauwerke (zum Beispiel kritische Brücken). Für die Ausgestaltung werden wir uns eng mit der Europäischen Kommission abstimmen, die erforderliche Umweltprüfung durchführen und durch den Zugang zum Bundesverwaltungsgericht den Rechtsschutz und die Effektivität des Umweltrechts sicherstellen. Für geeignete Fälle kommt auch eine Übernahme des Raumordnungsverfahrens durch den Bund in Betracht. Beginnen werden wir mit Schienenprojekten aus dem Deutschlandtakt — dem Ausbau / Neubau der Bahnstrecken Hamm – Hannover – Berlin, Korridor Mittelrhein, Hanau – Würzburg / Fulda – Erfurt, München – Kiefersfelden – Grenze Deutschland / Österreich, Karlsruhe – Basel, „Optimiertes Alpha E+“, Ostkorridor Süd, Nürnberg –Reichenbach / Grenze Deutschland / Tschechien, die Knoten Hamburg, Frankfurt, Köln, Mannheim und München — sowie mit für die Energiewende zentralen Hochspannungs- Gleichstrom-Übertragungsleitungen Süd-Link, Süd-Ost-Link und Ultratnet. Weitere Vorhaben werden hinzukommen.

Wir werden eine engere Verzahnung zwischen Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren ermöglichen, um Doppelprüfungen zu vermeiden. Wir wollen das Instrument der Plangenehmigung, insbesondere bei

Unterhaltungs-, Sanierungs-, Erneuerungs-, Ersatz- und Ergänzungsmaßnahmen im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit existierenden Infrastrukturen innerhalb des europäischen Rechtsrahmens stärker nutzbar machen. Wir streben an, Sonderregeln für einzelne Gebiete der Fachplanung in das allgemeine Verwaltungsverfahrenrecht zu überführen, soweit dies möglich und sinnvoll ist. Wir wollen den Planerhalt stärken, indem wir die Planerhaltungsnormen und Zielabweichungsverfahren ausweiten.

Verwaltungsgerichtsverfahren werden wir beschleunigen durch einen „frühen ersten Termin“ sowie durch ein effizienteres einstweiliges Rechtsschutzverfahren, in dem Fehlerheilungen maßgeblich berücksichtigt werden und auf die Reversibilität von Maßnahmen abgestellt wird. Klägerinnen und Kläger, deren Rechtsbehelfe zur Fehlerbehebung beitragen, werden die Verfahren ohne Nachteil beenden können.

Wir wollen die Rechtssicherheit im Artenschutzrecht durch bundeseinheitliche gesetzliche Standardisierung (insbesondere Signifikanzschwellen) erhöhen, ohne das Schutzniveau insgesamt abzusenken.

Für unsere gemeinsame Mission, die Planung von Infrastrukturprojekten, insbesondere den Ausbau der Erneuerbaren Energien drastisch zu beschleunigen, wollen wir das Verhältnis von Klimaschutz und Artenschutz klären. Zur Erreichung der Klimaziele liegt die Errichtung von Anlagen zur Erzeugung oder zum Transport von Strom aus Erneuerbaren Energien sowie der Ausbau elektrifizierter Bahntrassen im öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit. Dies werden wir gesetzlich festschreiben und für solche Projekte unter gewissen Voraussetzungen eine Regelvermutung für das Vorliegen der Ausnahmevoraussetzungen des Bundesnaturschutzgesetzes schaffen. Wir werden uns für eine stärkere Ausrichtung auf den Populationsschutz, eine Klärung des Verhältnisses von Arten- und Klimaschutz sowie mehr Standardisierung und Rechtssicherheit, auch im Unionsrecht, einsetzen.

Ähnliche Prüfungen im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens wollen wir, wo möglich, in einer integrierten Prüfung zusammenführen, ohne das Schutzniveau abzusenken. Wir wollen, gegebenenfalls durch Öffnungsklauseln, dafür sorgen, dass das Zusammenwirken zwischen Gemeinden und Ländern bei der Sicherstellung der Versorgung mit Erneuerbaren Energien gelingt. Diese Maßnahmen werden begleitet durch projektbezogene und gesamtbilanzierende Ausgleichsmaßnahmen, die einen hohen Umwelt- und Naturschutz sicherstellen.

Zur schnellen und qualitativ hochwertigen Umsetzung unserer Beschleunigungsvorhaben werden wir eine ressortübergreifende Steuerungsgruppe unter Einbeziehung der Länder einrichten.

**Auszug aus dem Unterabschnitt „Digitale Infrastruktur“
im Abschnitt „Digitale Innovationen und digitale Infrastruktur“ (Seite 16):**

(...) Wir richten die Frequenzvergabe auf Vorgaben für Flächenversorgung aus, auch negative Auktionen sollen zum Einsatz kommen. Wir beschleunigen die Maßnahmen für besseren Mobilfunk- und WLAN-Empfang bei der Bahn. (...)

**Auszug aus dem Unterabschnitt „Zukunftsstrategie Forschung“
im Abschnitt „Innovation, Wissenschaft, Hochschule und Forschung“ (Seite 19):**

(...) Zentrale Zukunftsfelder sind unter anderem: Erstens: Moderne Technologien für eine wettbewerbsfähige und klimaneutrale Industrie (wie Stahl- und Grundstoffindustrie) in Deutschland. Sicherstellung sauberer Energiegewinnung- und -versorgung sowie die nachhaltige Mobilität der Zukunft. (...)

Kapitel III „Klimaschutz in einer sozial-ökologischen Marktwirtschaft“

Auszug aus der Einleitung (Seite 25):

(...)

Wir wollen eine nachhaltige, barrierefreie, innovative und für alle alltagstaugliche und bezahlbare Mobilität ermöglichen. Mobilität ist Teil der Daseinsvorsorge und Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land.

Unterabschnitt „Transformation der Automobilindustrie“ im Abschnitt „Wirtschaft“ (Seite 27):

Wir unterstützen die Transformation des Automobilsektors, um die Klimaziele im Verkehrsbereich zu erreichen, Arbeitsplätze sowie Wertschöpfung hierzulande zu erhalten. Wir machen Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität, zum Innovationsstandort für autonomes Fahren und beschleunigen massiv den Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur. Unser Ziel sind mindestens 15 Millionen vollelektrische Pkw bis 2030. Für die Wertschöpfung dieser deutschen Schlüsselindustrie ist die regionale Transformation der KMU¹ ebenso von zentraler Bedeutung. Wir werden daher den Wandel in den Automobilregionen hin zu Elektromobilität durch gezielte Clusterförderung unterstützen. Die Fortführung und Weiterentwicklung der Europäischen Batterieprojekte (IPCEI²) sowie die Ansiedelung weiterer Zellproduktionsstandorte einschließlich Recycling in Deutschland sind von zentraler Bedeutung. Dazu ist die Stärkung der Forschung an neuen nachhaltigen Batterie-Generationen entscheidend. Wir wollen die auf Bundesebene bestehenden Kooperations- und Dialogformate im Bereich Automobilwirtschaft in einer Strategieplattform „Transformation Automobilwirtschaft“ mit Mobilitätswirtschaft, Umwelt- und Verkehrsverbänden, Sozialpartnern, Wissenschaft, Bundestag, Ländern und kommunalen Spitzenverbänden mit den zuständigen Bundesressorts bündeln, um das Ziel der Klimaneutralität, die Wertschöpfung sowie Arbeits- und Ausbildungsplätze zu sichern.

Unterabschnitt „Luft- und Raumfahrt“ im Abschnitt „Wirtschaft“ (Seite 27):

Raumfahrt und der Bereich New Space sind zentrale Zukunftstechnologien. Wir stärken das nationale Raumfahrtprogramm und die Europäische Weltraumorganisation (ESA³) und bewahren ihre Eigenständigkeit. Wir entwickeln eine neue Raumfahrtstrategie unter Berücksichtigung der Vermeidung und Bergung von Weltraumschrott. Wir stärken den Luftfahrtproduktionsstandort Deutschland. Wir unterstützen die Erforschung und den Markthochlauf von synthetischen Kraftstoffen, die klimaneutrales Fliegen ermöglichen. Die Auftragsverfahren im Zusammenhang mit dem Luftfahrtforschungsprogramm für Entwicklung und Einsatz digitaler Werkzeuge, Prozessentwicklung, Materialforschung und Leichtbau sollen weiter beschleunigt sowie Vorauszahlungen ermöglicht werden. Wir stärken die Forschung zum Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe, für leisere Antriebe sowie für eine Plattform zur Simulation und Optimierung des Gesamtsystems Luftfahrt bezüglich seiner Klimawirkung.

Unterabschnitt „Maritime Wirtschaft“ im Abschnitt „Wirtschaft“ (Seite 28):

Durch Innovation und Technologieführerschaft sorgen wir für eine wettbewerbsfähige maritime Wirtschaft in Deutschland, insbesondere bei klimafreundlichen Schiffsantrieben. Wir bekennen uns zu den Zielen der Maritimen Agenda. Wir stärken den Schiffbau über die gesamte Wertschöpfungskette inklusive des Schiffsrecyclings als industriellen Kern in Deutschland. Auf europäischer Ebene treten wir für faire Wettbewerbsbedingungen und die

¹ Abkürzung für „kleine und mittlere Unternehmen“

² Abkürzung für „Important Project of Common European Interest“

³ European Space Agency

Einsetzung eines europäischen Flottenmodernisierungsprogramms ein. Vergabeverfahren werden wir beschleunigen unter der konsequenten Einstufung des Marine-Unter- und Überwasserschiffbaus sowie des Behörden- und Forschungsschiffbaus als Schlüsseltechnologien inklusive der Instandhaltung. Wir werden eine Neukonzeptionierung der maritimen Ausbildung in Kooperation mit den Bundesländern anstoßen. Wir setzen uns für eine Koordinierung des Sedimentmanagements zwischen Bund und Ländern ein. Wir wollen, dass mehr Schiffe unter deutscher Flagge fahren. Wir werden die Zollabwicklung beschleunigen.

Auszug aus dem Unterabschnitt „Einzelhandel“ im Abschnitt „Wirtschaft“ (Seite 29):

(...)

Wir nutzen das Förderprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ und führen die Innenstadtstrategie des Bundes fort, insbesondere das Programm „Lebendige Zentren“ im Rahmen der Bund-Länder-Städtebauförderung. Sie sollen für eine Verbesserung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität in den Innenstädten genutzt werden.

(...)

Unterabschnitt „Tourismus“ im Abschnitt „Wirtschaft“ (Seite 29f):

Der inländische Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor mit großem Zukunftspotenzial, besonders im ländlichen Raum. Wir nehmen den Prozess zur nationalen Tourismusstrategie wieder auf, verbessern die Koordinierung der Tourismuspolitik, um den Tourismusstandort Deutschland nach der Corona-Krise nachhaltig, klimafreundlich, sozial gerecht und innovativ zu gestalten. Mit einem Modernisierungsprogramm „Zukunft Tourismus“ unterstützen wir unbürokratisch Neu- und Wiedergründungen. Nationale Naturlandschaften, UNESCO-Welterbestätten und UNESCO Global Geoparks sind wichtige Bestandteile des deutschen Tourismus. Für einen nachhaltigen, naturverträglichen Tourismus unterstützen wir einen verstärkten Ausbau der passenden Infrastruktur, besonders bei Wander-, Rad- und Wassertourismus. Für einen langfristigen Dialog zu den Zukunftsthemen der Branche, Klimaneutralität, Digitalisierung, Fachkräfte, etablieren wir eine „Nationale Plattform Zukunft des Tourismus“. Wir schaffen die analoge Meldepflicht bei touristischen Übernachtungen, wo möglich, im Bundesmeldegesetz ab. Der Umgang mit Meldescheinen wird künftig komplett digital erfolgen. Wir werden die Gewinnung ausländischer Fachkräfte für die deutsche Tourismusbranche durch den Abbau bürokratischer Hürden erleichtern.

Auszug aus dem Unterabschnitt „Natürlicher Klimaschutz“ im Abschnitt „Umwelt- und Naturschutz“ (Seite 38):

(...)

Das bestehende Naturerbe an Oder und Mittelbe schützen wir. Die Kompetenzen der Bundeswasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) für Klimaschutz und Klimaanpassung werden wir stärken.

(...)

Auszug aus dem Unterabschnitt „Luftreinhaltung“ im Abschnitt „Umwelt- und Naturschutz“ (Seite 41):

(...) Wir werden für Transparenz bei Ablassen von Kerosin sorgen und Möglichkeiten der Vermeidung entwickeln.

(...)

Einleitung zu Abschnitt „Mobilität“ (Seite 48):

Wir wollen die 2020er-Jahre zu einem Aufbruch in der Mobilitätspolitik nutzen und eine nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle bezahlbare Mobilität ermöglichen. Für die notwendigen Veränderungsprozesse werben wir um Akzeptanz und werden unsere Ziele dialogorientiert umsetzen und die Maßnahmen regelmäßig überprüfen. Die erforderlichen Entscheidungen zur Erreichung unserer Klimaschutzziele für 2030 und 2045 mit dem Ziel der Dekarbonisierung des Mobilitätsbereiches werden wir treffen und die praktische Umsetzung deutlich beschleunigen. Mobilität ist für uns ein zentraler Baustein der Daseinsvorsorge, Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandorts Deutschland mit zukunftsfesten Arbeitsplätzen. Dafür werden wir Infrastruktur ausbauen und modernisieren sowie Rahmenbedingungen für vielfältige Mobilitätsangebote in Stadt und Land weiterentwickeln.

Unterabschnitt „Infrastruktur“ im Abschnitt „Mobilität“ (Seite 48f):

Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen weiter erhöht und langfristig abgesichert werden. Dabei wollen wir erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren, um prioritär Projekte eines Deutschlandtaktes umzusetzen. Bei den Bundesfernstraßen wollen wir einen stärkeren Fokus auf Erhalt und Sanierung legen, mit besonderem Schwerpunkt auf Ingenieurbauwerke. Dazu werden wir den Anteil der Erhaltungsmittel bis 2025 bei wachsendem Etat schrittweise erhöhen.

Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte.

Wir werden auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen. Wir wollen das Nebeneinander von Autobahn GmbH und Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau Gesellschaft (DEGES) aufheben. Zwischen Bund und Autobahn GmbH wollen wir eine überjährige Finanzierungsvereinbarung abschließen.

Wir werden 2023 eine Kohlendioxid-Differenzierung der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einbeziehen und einen Kohlendioxid-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den Kohlendioxid-Preis auszuschließen. Wir werden die Mehreinnahmen für Mobilität einsetzen.

Wir wollen Lärmbelastungen durch den Verkehr reduzieren, setzen uns für eine Reduzierung von mutwilligem Lärm ein und sorgen für mehr aktiven und passiven Lärmschutz. Um zu angemessenen Lärmschutzmaßnahmen zu kommen, werden wir die gesamte Lärmsituation berücksichtigen. Die Lärmsanierungsprogramme für Bundesfernstraßen und Schienenwege werden wir besser finanzieren. Innovative Technik zur Lärmvermeidung, so für neue Güterwagen, werden wir bis zur Markteinführung unterstützen.

Unterabschnitt „Bahnverkehr“ im Abschnitt „Mobilität“ (Seite 49f):

Wir werden den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln und zügiger umsetzen, den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppeln. Den Zielfahrplan eines Deutschlandtaktes und die Infrastrukturkapazität werden wir auf diese Ziele ausrichten. Sofern haushalterisch machbar, soll die Nutzung der Schiene günstiger werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen zu stärken.

Wir werden mehr Oberzentren an den Fernverkehr anbinden. Wir werden die Umsetzung eines Deutschlandtaktes infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform absichern.

Grenzüberschreitenden Verkehr wollen wir stärken und mit der EU sowie ihren Mitgliedstaaten Nachtzugangebote aufbauen. Bis 2030 wollen wir 75 Prozent des Schienennetzes elektrifizieren und innovative Antriebstechnologien unterstützen. Die Digitalisierung von Fahrzeugen und Strecken werden wir prioritär vorantreiben. Wir werden ein Programm „Schnelle Kapazitätserweiterung“ auflegen, Barrierefreiheit und Lärmschutz verbessern, Bahnhofsprogramme bündeln und stärken, das Streckennetz erweitern, Strecken reaktivieren und Stilllegungen vermeiden und eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen. Die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung wollen wir beschleunigen, den Einzelwagenverkehr stärken und Investitionsanreize für Gleisanschlüsse setzen. Bei neuen Gewerbe- und Industriegebieten soll die Schienenanbindung verpflichtend geprüft werden. KV-Terminals wollen wir weiter fördern, die Kranbarkeit von Standard-Sattelaufliegern vorantreiben und den Zu- und Ablauf bis maximal 50 Kilometer von der Lkw-Maut freistellen.

Wir werden die Deutsche Bahn AG als integrierten Konzern inklusive des konzerninternen Arbeitsmarktes im öffentlichen Eigentum erhalten. Die internen Strukturen werden wir effizienter und transparenter gestalten. Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt. Diese steht zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern. Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt.

Wir wollen die Investitionsmittel für die DB Infrastruktur erhöhen.

Unterabschnitt „Öffentlicher Verkehr und neue Mobilitätsangebote“ im Abschnitt „Mobilität“ (Seite 50f):

Wir wollen Länder und Kommunen in die Lage versetzen, Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV zu verbessern. Ziel ist, die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich zu steigern. 2022 werden wir die pandemiebedingten Einnahmeausfälle wie bisher ausgleichen. Wir wollen einen Ausbau- und Modernisierungspakt, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die Finanzierung bis 2030 einschließlich der Eigenanteile der Länder und Kommunen und die Aufteilung der Bundesmittel verständigen sowie Tarifstrukturen diskutieren. Regionalisierungsmittel werden ab 2022 erhöht. Gemeinsam werden wir Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit für urbane und ländliche Räume definieren.

Für eine nahtlose Mobilität verpflichten wir Verkehrsunternehmen und Mobilitätsanbieter, ihre Echtzeitdaten unter fairen Bedingungen bereitzustellen. Anbieterübergreifende digitale Buchung und Bezahlung wollen wir ermöglichen. Den Datenraum Mobilität entwickeln wir weiter.

Intermodale Verknüpfungen werden wir stärken und barrierefreie Mobilitätsstationen fördern.

Digitale Mobilitätsdienste, innovative Mobilitätslösungen und Carsharing werden wir unterstützen und in eine langfristige Strategie für autonomes und vernetztes Fahren öffentlicher Verkehre einbeziehen.

Damit alle neuen Busse einschließlich der Infrastrukturen möglichst zeitnah klimaneutral fahren, wird der Bund die bestehende Förderung verlängern und mittelstandsfreundlicher ausgestalten.

Wir setzen uns für faire Arbeitsbedingungen im ÖPNV ein. Zu diesem Zweck stärken wir die Tariftreue und schaffen die gesetzliche Grundlage dafür, Tarifverträge zur Bedingung bei Ausschreibungen zu machen. Mittelständische Interessen sind bei der Vergabe zu berücksichtigen. Am Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre halten wir fest.

Mobilitätsforschung werden wir interdisziplinär aufwerten, das Zentrum Zukunft der Mobilität neu aufstellen und erweitern, sowie das Zentrum für Schienenverkehrsforschung stärken.

Unterabschnitt „Güterverkehr“ im Abschnitt „Mobilität“ (Seite 51):

Wir unterstützen regionale Güterverkehrskonzepte, fördern emissionsfreie Stadtlogistik wie Ladezonen und Logistik-Hubs. Die Genehmigungspraxis von Schwerlast- und Großraumtransporten wollen wir erleichtern. Die Kontrollbehörden werden wir stärken und bessere Sozialstandards und Arbeitsbedingungen durchsetzen. Sichere Lkw-Stellflächen an und um Autobahnen werden wir ausbauen und telematisch optimieren. Wir werden dem Fachkräftemangel entgegenwirken, Qualifizierung modernisieren und Bürokratie abbauen.

Unterabschnitt „Autoverkehr“ im Abschnitt „Mobilität“ (Seite 51f):

Wir werden den Transformationsprozess der deutschen Automobilindustrie vor dem Hintergrund von Digitalisierung und Dekarbonisierung unterstützen. Rahmenbedingungen und Fördermaßnahmen werden wir darauf ausrichten, dass Deutschland Leitmarkt für Elektromobilität mit mindestens 15 Millionen Elektro-Pkw im Jahr 2030 ist.

Gemäß den Vorschlägen der Europäischen Kommission werden im Verkehrsbereich in Europa 2035 nur noch Kohlendioxid-neutrale Fahrzeuge zugelassen — entsprechend früher wirkt sich dies in Deutschland aus. Außerhalb des bestehenden Systems der Flottengrenzwerte setzen wir uns dafür ein, dass nachweisbar nur mit E-Fuels betankbare Fahrzeuge neu zugelassen werden können.

Wir setzen uns für die Verabschiedung einer ambitionierten und umsetzbaren Schadstoffnorm EURO 7 ein und werden dabei Wertschöpfung und Arbeitsplätze berücksichtigen.

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss dem Bedarf vorausgehen. Wir werden deshalb den vorauslaufenden Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur mit dem Ziel von einer Million öffentlich und diskriminierungsfrei zugänglichen Ladepunkten bis 2030 mit Schwerpunkt auf Schnellladeinfrastruktur ressortübergreifend beschleunigen, auf Effizienz überprüfen und entbürokratisieren. Wir setzen auf die Mobilisierung privater Investitionen. Wo wettbewerbliche Lösungen nicht greifen, werden wir mit Versorgungsauflagen, wo baulich möglich, die verlässliche Erreichbarkeit von Ladepunkten herstellen. Wir werden die Förderung für den Ausbau der Ladeinfrastruktur effektiver und effizienter ausgestalten. Wir werden Hemmnisse in Genehmigungsprozessen, bei der Netzinfrastruktur und den Netzanschlussbedingungen abbauen und die Kommunen bei einer vorausschauenden Planung der Ladeinfrastruktur unterstützen. Wir werden bidirektionales Laden ermöglichen, wir sorgen für transparente Strompreise und einen öffentlich einsehbaren Belegungsstatus. Wir werden den Aufbau eines flächendeckenden Netzes an Schnelllade-Hubs beschleunigen und die Anzahl der ausgeschriebenen Hubs erhöhen. Wir werden den Masterplan Ladeinfrastruktur zügig überarbeiten und darin notwendige Maßnahmen aus den Bereichen Bau, Energie und Verkehr bündeln sowie einen Schwerpunkt auf kommunale Vernetzung der Lösungen legen. Wir setzen uns für ambitionierte Ausbauziele auf europäischer Ebene ein.

Wir setzen uns für eine Weiterentwicklung der Kohlendioxid-Flottengrenzwerte für Nutzfahrzeuge ein und unterstützen die Vorschläge der Europäischen Kommission für den Aufbau von Tank- und Ladeinfrastruktur für Lkw.

Wir schaffen ein Mobilitätsdatengesetz und stellen freie Zugänglichkeit von Verkehrsdaten sicher. Zur wettbewerbsneutralen Nutzung von Fahrzeugdaten streben wir ein Treuhänder-Modell an, das Zugriffsbedürfnisse der Nutzer, privater Anbieter und staatlicher Organe sowie die Interessen betroffener Unternehmen und Entwickler

angemessen berücksichtigt. Im Gesetz zum autonomen Fahren werden wir die Regelungen verbessern, Haftungsfragen klären und die Datenhoheit der Nutzer sicherstellen.

Unterabschnitt „Verkehrsordnung“ im Abschnitt „Mobilität“ (Seite 52f):

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. Wir wollen eine Öffnung für digitale Anwendungen wie digitale Parkraumkontrolle. In Umsetzung der Vision Zero werden wir das Verkehrssicherheitsprogramm weiterentwickeln. Ein generelles Tempolimit wird es nicht geben.

Um Jugendliche schon frühzeitig für die Gefahren im Straßenverkehr zu schulen, werden wir begleitetes Fahren ab 16 Jahren ermöglichen. Wir wollen mehr digitale Elemente des Führerscheinunterrichtes ermöglichen, die Digitalisierung von Fahrzeugdokumenten vorantreiben und das Monopol bei der Fahrerlaubnisprüfung unter Wahrung geltender Qualitätsstandards aufheben.

Wir wollen, dass Notbrems- und Abstandsassistenten in Nutzfahrzeugen nicht abgeschaltet werden dürfen. Die Nachrüstung von Lkw-Abbiegeassistenzsystemen werden wir bis zum verpflichtenden Einbau weiterhin fördern.

Unterabschnitt „Radverkehr“ im Abschnitt „Mobilität“ (Seite 53):

Wir werden den Nationalen Radverkehrsplan umsetzen und fortschreiben, den Ausbau und die Modernisierung des Radwegenetzes sowie die Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben. Zur Stärkung des Radverkehrs werden wir die Mittel bis 2030 absichern und die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr fördern. Den Fußverkehr werden wir strukturell unterstützen und mit einer nationalen Strategie unterlegen.

Unterabschnitt „Schiffsverkehr“ im Abschnitt „Mobilität“ (Seite 53):

Wir werden eine Nationale Hafenstrategie entwickeln und die enge Zusammenarbeit unserer Häfen fördern. Der Bund steht zur gemeinsamen Verantwortung für die notwendigen Hafeninfrastrukturen. Den Schifffahrtsanteil im Güterverkehr wollen wir steigern und dazu auch Hinterlandanbindungen stärken. Wir werden Landstrom und alternative Antriebe und Kraftstoffe fördern. Wir werden das Flottenerneuerungsprogramm für die klimafreundliche Binnenschifffahrt anpassen. Wir wollen bei der Ausgestaltung von Fit for 55 die Gesamtbelastungen für die Schifffahrt im Blick behalten.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie werden wir stärken, um eine einheitliche Flaggenstaatsverwaltung einzuführen und um den Offshore-Windenergieausbau zu beschleunigen. Wir werden Sanierung und Ausbau von Schleusen beschleunigen. Wir werden einen gesamtgesellschaftlichen Dialog zu Klimaresilienz und Naturschutz bei Wasserstraßen initiieren. Wir werden die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung stärken und ihre Effizienz erhöhen.

Unterabschnitt „Luftverkehr“ im Abschnitt „Mobilität“ (Seite 53f):

Wir wollen die deutsche Luftverkehrswirtschaft und -industrie als Schlüsselbranchen nachhaltig und leistungsfähig weiterentwickeln, in einem umfassenden Beteiligungsprozess ein Luftverkehrskonzept 2030+ zur Zukunft der Flughäfen in Deutschland erstellen, die Schienenanbindung von Drehkreuzen fördern und durch bessere Bahnverbindungen die Anzahl von Kurzstreckenflügen verringern.

Deutschland soll Vorreiter beim Kohlendioxid-neutralen Fliegen werden bei Wahrung von fairen Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb. Unser Ziel ist die Schaffung von fairen Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb für einen wirksamen Klimaschutz im Luftverkehr, der Emissionen effektiv reduziert sowie Carbon Leakage⁴ vermeidet. Bis zur europäischen Entscheidung über die Einführung einer Kerosinsteuer in Anlehnung an den Energiegehalt werden wir uns dafür einsetzen, auch europaweit eine Luftverkehrsabgabe einzuführen, wie sie in Deutschland erhoben wird. Wir werden uns bei der Europäischen Union dafür einsetzen, dass Flugtickets nicht zu einem Preis unterhalb der Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren verkauft werden dürfen. Mit Blick auf die aktuelle pandemiebedingte Krise der Luftfahrtbranche werden wir eine Erhöhung der Luftverkehrsabgabe erst nach 2023 prüfen. Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer werden wir für die Förderung von Produktion und Einsatz von Kohlendioxid-neutralen strombasierten Flugkraftstoffen sowie für Forschung, Entwicklung und Flottenmodernisierung im Luftverkehr einsetzen. Wir unterstützen ambitionierte Quoten für Power-to-Liquid (PtL-Quoten) im Luft- und Schiffsverkehr, um einen Markthochlauf anzureizen. Wir wollen Fluglärm reduzieren und den Anteil lärmabhängiger Flughafentgelte erhöhen. Wir fördern einen klimaneutralen Flughafenbetrieb.

Die Aufgabe der Deutschen Flugsicherung wird um das Thema eines effektiven Lärmschutzes erweitert. Eine Änderung des Fluglärmschutzgesetzes werden wir auf Basis des Evaluierungsberichts der Bundesregierung betrachten. Wir werden uns auf EU-Ebene für die Umsetzung des „Single European Sky“ und einen niedrigeren Schwefelgehalt von Kerosin einsetzen.

Detektion und Abwehr von Drohnen ist hoheitliche Aufgabe.

**Auszug aus dem Unterabschnitt „Klimaschutzgesetz“
im Abschnitt „Klima, Energie, Transformation“ (Seite 55):**

(...)

Alle Sektoren werden einen Beitrag leisten müssen: Verkehr, Bauen und Wohnen, Stromerzeugung, Industrie und Landwirtschaft. Die Einhaltung der Klimaziele werden wir anhand einer sektorübergreifenden und analog zum Pariser Klimaabkommen mehrjährigen Gesamtrechnung überprüfen. Basis dafür ist das jährliche Monitoring.

Auf dem Weg zur Klimaneutralität müssen alle Sektoren ihren Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten. Wir wollen mit aller Kraft vermeiden, dass Deutschland aufgrund einer Nichterreichung seiner Klimaziele EU-Emissionshandels-Zertifikate im Rahmen der EU-Lastenteilung kaufen muss, die den Bundeshaushalt belasten.

(...)

**Auszug aus dem Unterabschnitt „Sozial gerechte Energiepreise“
im Abschnitt „Klima, Energie, Transformation“ (Seite 62f):**

(...)

Daher unterstützen wir die Pläne der Europäischen Kommission zur Stärkung des bestehenden Emissionshandels und setzen uns für eine ambitionierte Reform ein. Wir setzen uns insbesondere auf europäischer Ebene für einen ETS⁵-Mindestpreis sowie für die Schaffung eines zweiten Emissionshandels für die Bereiche Wärme und Mobilität (ETS 2) ein. Dabei ist vorzusehen, dass in den jeweiligen EU-Mitgliedstaaten ein sozialer Ausgleich stattfindet. In den 2030er Jahren soll es ein einheitliches EU-Emissionshandelssystem über alle Sektoren geben, das Belastungen nicht einseitig zulasten der Verbraucherinnen und Verbraucher verschiebt.

⁴ Verlagerung von Kohlendioxid-Emissionen (englisch Carbon leakage, wörtlich Kohlenstoff-Abfluss).

⁵ Abkürzung für Emissions Trading System, dem EU-Emissionshandel

Der Preis im ETS liegt derzeit bei um die 60 Euro pro Tonne. Nach allen Prognosen wird er strukturell nicht unter dieses Niveau fallen, sondern eher steigen. Sollte die Entwicklung der nächsten Jahre anders verlaufen und die Europäische Union sich nicht auf einen ETS-Mindestpreis verständigt haben, werden wir über die entsprechenden nationalen Maßnahmen entscheiden (wie zum Beispiel Zertifikatlöschung oder Mindestpreis etc.), damit der Kohlendioxid-Preis langfristig nicht unter 60 Euro pro Tonne fällt.

(...)

Kapitel IV „Respekt, Chancen und soziale Sicherheit in der modernen Arbeitswelt“

**Auszug aus dem Unterabschnitt „Inklusion“
im Abschnitt „Sozialstaat, Altersvorsorge, Grundsicherung“ (Seite 78):**

Wir wollen, dass Deutschland in allen Bereichen des öffentlichen und privaten Lebens, vor allem aber bei der Mobilität (unter anderem bei der Deutschen Bahn), beim Wohnen, in der Gesundheit und im digitalen Bereich, barrierefrei wird. Wir setzen dafür das Bundesprogramm Barrierefreiheit ein. Dazu überarbeiten wir unter anderem das Behindertengleichstellungsgesetz und das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz sowie das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz. (...)

(...) Wir werden die Ausnahmemöglichkeiten des Personenbeförderungsgesetzes (ÖPNV) bis 2026 gänzlich abschaffen. (...)

Auszug aus der Einleitung zum Abschnitt „Bauen und Wohnen“ (Seite 89):

(...) Wir gliedern die nicht bahnotwendigen Immobilien des Bundeseisenbahnvermögens in die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) ein und richten die BImA auf unsere bau-, wohnungs-, stadtentwicklungspolitischen und ökologischen Ziele aus. (...)

Auszug aus dem Unterabschnitt „Städtebau“ im Abschnitt „Bauen und Wohnen“ (Seite 93):

(...)

Wir wollen zum Schutz der Gesundheit zukünftig die gesamte Lärmsituation berücksichtigen und werden die Einführung einer Gesamtlärbetrachtung prüfen. Diese könnte zum Beispiel die Belastungen aus Straßen-, Schienen- und Luftverkehr sowie von Industrie- und Gewerbeanlagen zusammenführen. Die TA⁶ Lärm werden wir modernisieren und an die geänderten Lebensverhältnisse in den Innenstädten anpassen, um Zielkonflikte zwischen Lärmschutz und heranrückender Wohnbebauung aufzulösen.

(...)

Kapitel VI „Freiheit und Sicherheit, Gleichstellung und Vielfalt in der modernen Demokratie“

**Auszug aus dem Unterabschnitt „Schutz der Verbraucherinnen und Verbraucher“
im Abschnitt „Innere Sicherheit, Bürgerrechte, Justiz, Verbraucherschutz, Sport“ (Seite 113):**

(...)

⁶ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm

Wir setzen uns dafür ein, dass Flugreisen in die Pauschalreise-Richtlinie bezüglich der Insolvenzabsicherung einbezogen werden. Entschädigungs- oder Ausgleichszahlungen sollen bei allen Verkehrsträgern automatisiert werden. „No-show“-Klauseln untersagen wir im AGB-Recht. Bei Neuregelung der Fluggastrechteverordnung setzen wir uns für den Erhalt des bestehenden Schutzniveaus ein. Die Aufsichtsbefugnisse des Kraftfahrt-, des Luftfahrt-, des Eisenbahnbundesamtes und der Bundesnetzagentur im Hinblick auf kollektive Verbraucherinteressen erweitern wir ohne zusätzliche Bürokratie.

Auszug aus dem Abschnitt „Gute Lebensverhältnisse in Stadt und Land“ (Seite 127ff):

Wir wollen für gute Lebensbedingungen in Stadt und Land sorgen. (...) Digitalisierung, Energiewende und neue Formen der Mobilität eröffnen die Chance auf noch mehr regionale Wertschöpfung und eine neue Dynamik.

(...)

Wir werden das gesamtdeutsche Fördersystem und die unter diesem Dach gebündelten Förderprogramme — orientiert an der Stärkung der strukturschwachen Regionen — weiterentwickeln. Wir werden Förderprogramme zusammenfassen, vereinfachen, flexibilisieren, harmonisieren und die Mittel prioritär dorthin fließen lassen, wo der Nachholbedarf am größten ist. Mit Bundesförderung leisten wir einen möglichst großen Beitrag zu Klimaschutz, Ertüchtigung der Infrastruktur sowie Barrierefreiheit vor Ort.

(...)

Alle Menschen in Deutschland müssen sich auf moderne Standards verlassen können. Dazu gehören vernetzte, alltagstaugliche, bezahlbare und klimafreundliche Mobilität, schnelle Mobilfunk- und Breitbandverbindungen, Gesundheitsversorgung, Bildungs-, Kultur- und Sportangebote.

Die Erschließungs- und Qualitätsstandards für ein alltagstaugliches Mobilitätsangebot als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr wollen wir im Jahr 2022 zwischen Bund, Ländern und Kommunen definieren. Die Bahn muss in ganz Deutschland zum Rückgrat der Mobilität werden — auch im ländlichen Raum. Einen Schwerpunkt setzen wir dabei auf den Ausbau der Schieneninfrastruktur und des Bahnbetriebes. Wir wollen individuelle und öffentliche Mobilität verknüpfen und durch neue flexible Angebote auch privater Anbieter ergänzen. Dazu nutzen wir das Potenzial der Digitalisierung und unterstützen die Kommunen bei diesen neuen Herausforderungen.

(...)

Das Strukturstärkungsgesetz und das Bundesprogramm STARK⁷ passen wir an den beschleunigten Kohleausstieg an. Wir werden die im Strukturstärkungsgesetz vereinbarten Verkehrsinfrastrukturprojekte, insbesondere im Bereich Schieneninfrastruktur, wie geplant umsetzen. (...)

Unterabschnitt „Investitionen“ im Abschnitt „Europa“ (Seite 133f):

Eine europäische digitale Infrastruktur, ein gemeinsames Eisenbahnnetz, eine Energieinfrastruktur für erneuerbaren Strom und Wasserstoff sowie Forschung und Entwicklung auf dem Niveau der Weltspitze sind Voraussetzungen für die europäische Handlungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit im 21. Jahrhundert. Dafür werden wir die Initiative ergreifen und mit unseren europäischen Partnern eine Investitionsoffensive anstoßen, die sich auf transnationale Projekte mit einem Mehrwert für die EU als Ganzes fokussiert sowie dem Lückenschluss von Netzen eine besondere Bedeutung zumisst. Dabei soll sowohl öffentliches als auch privates Kapital eine Rolle spielen.

⁷ „Stärkung der Transformationsdynamik und Aufbruch in den Revieren und an den Kohlekraftwerkstandorten“

Kapitel VIII „Zukunftsinvestitionen und nachhaltige Finanzen“

Auszug aus der Einleitung (Seite 158):

Die 2020er Jahre wollen wir zu einem Jahrzehnt der Zukunftsinvestitionen, insbesondere in Klimaschutz, Digitalisierung, Bildung und Forschung sowie die Infrastruktur, machen. Wir verfolgen dazu eine Politik, die die Investitionen — privat, wie öffentlich — deutlich erhöht.

(...)

Dies kann nachhaltig nur gelingen, wenn zeitgleich notwendige und nicht aufschiebbare Investitionen zur Transformation der deutschen Wirtschaft getätigt werden. Ein Abwarten beim Beginn der notwendigen Maßnahmen würde insbesondere die Erreichung der Klimaziele gefährden und die notwendigen Anpassungskosten weiter erhöhen. Wir werden Planungssicherheit geben, indem wir dauerhaft hohe Investitionszusagen treffen und diese in einer langfristigen Investitionsplanung darlegen.

(...)

Wir werden im Rahmen der grundgesetzlichen Schuldenbremse die nötigen Zukunftsinvestitionen gewährleisten, insbesondere in Klimaschutz, Digitalisierung, Bildung und Forschung sowie die Infrastruktur, auch um die deutsche Wirtschaft zukunftsfest und nachhaltig aufzustellen und Arbeitsplätze zu sichern.

Unterabschnitt „Zukunftsinvestitionen“ (Seite 159f):

Wir wollen mehr privates Kapital für Transformationsprojekte aktivieren. Dazu prüfen wir auch, welche Beiträge öffentliche Förderbanken kapitalmarktnah zur Risikoabsicherung leisten können. Die KfW⁸ soll stärker als Innovations- und Investitionsagentur wirken. Der Zukunftsfonds für Start-ups und Finanzierungsmodelle öffentlicher Infrastrukturinvestitionen sind gute Beispiele dafür. Um eine Erhöhung des Finanzierungsvolumens insbesondere für die Klima- und Digitalisierungstransformation der Wirtschaft und von Privathaushalten zu erreichen, werden wir das bewährte Förderinstrumentarium bedarfsgerecht und nach Maßgabe der Zielgenauigkeit und Fördereffizienz skalieren und ausweiten. Hierfür prüfen wir, wie die Kapitalbasis der KfW genutzt und gegebenenfalls gestärkt werden kann. Wir werden ergänzend zur KfW auch mit öffentlichen Förderbanken wie der Europäischen Investitionsbank zusammenarbeiten.

Bestehende staatliche Gesellschaften wie die Deutsche Bahn AG (Infrastrukturbereich) oder die BImA werden wir stärken und ihre Finanzierungsmöglichkeiten verbessern. Dafür können von Fall zu Fall Instrumente wie Kreditermächtigungen und Eigenkapitalstärkung genutzt werden.

Der BImA werden wir mehr Freiheiten verschaffen, so dass sie im Rahmen ihrer Aufgaben schneller selber bauen kann. Dazu wollen wir die Verantwortung für Planung, Bau und Betrieb der Bundesbauten und Bundesliegenschaften bei der BImA konzentrieren.

Wir stärken bei staatlichen Gesellschaften die parlamentarische, öffentliche und exekutive Kontrolle. Für große transformative Aufgaben dieses Koalitionsvertrages nutzen wir auch finanzielle Transaktionen.

⁸ Kreditanstalt für Wiederaufbau

Auszug aus dem Unterabschnitt „Haushalt“ (Seite 160ff):

Um im Rahmen der grundgesetzlichen Schuldenregel die nötigen Zukunftsinvestitionen unmittelbar in Angriff nehmen zu können, werden wir folgende Maßnahmen treffen:

- Die aufgrund der Überschreitung der regulären Obergrenze für die Nettokreditaufnahme (NKA) in den Jahren 2020 bis 2022 erstellten Tilgungspläne werden in einen vom Deutschen Bundestag zu beschließenden Gesamttilgungsplan zusammengefasst, um eine kohärente und dauerhaft tragfähige Schuldentilgung zu gewährleisten. Die Tilgung passen wir an die Tilgungsfristen der EU-Coronahilfen aus dem Programm Next Generation EU an.
- Die Berücksichtigung der Sondervermögen in der Schuldenregel erfolgt künftig eins-zu-eins in dem verfassungsrechtlich erforderlichen Umfang. Als Ausgaben im Rahmen der Schuldenregel werden dann die Zuführungen des Bundes erfasst, nicht mehr doppelt auch die Mittelabflüsse aus den Sondervermögen. Entsprechend wird die Befüllung eines Sondervermögens als Abfluss aus dem Kernhaushalt den Verschuldungsspielraum reduzieren.
- Wir werden den Energie- und Klimafonds (EKF) zu einem Klima- und Transformationsfonds weiterentwickeln. Wir werden im Haushalt 2021 Mittel aus bereits veranschlagten und nicht genutzten Kreditermächtigungen über einen Nachtragshaushalt dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) zweckgebunden für zusätzliche Klimaschutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Transformation der deutschen Wirtschaft zur Verfügung stellen. Damit sollen die Folgen der Corona-Pandemie und die zeitgleich bestehenden Risiken für die Erholung der Wirtschaft und der Staatsfinanzen durch die weltweite Klimakrise bekämpft werden und aufgrund der Pandemie nicht erfolgte Investitionen in den Klimaschutz nachgeholt werden können. Stärker noch als bisher werden im KTF Maßnahmen zum nationalen und internationalen Klimaschutz und zur Transformation der Wirtschaft gebündelt. Dies gilt auch für Maßnahmen zur Förderung der klimafreundlichen Mobilität. Mit dem Bundeshaushalt 2022 werden wir prüfen, wie wir den Klima- und Transformationsfonds im Rahmen der verfassungsmäßigen Möglichkeiten weiter verstärken.

(...)

Darüber hinaus ist es erforderlich, dass für die gesamte Legislaturperiode alle Ausgaben auf den Prüfstand gestellt werden und eine strikte Neupriorisierung am Maßstab der Zielsetzungen in diesem Koalitionsvertrag erfolgt. Die daraus erzielten Umschichtungspotenziale und unerwartete finanzielle Spielräume sind prioritär für die Projekte des Koalitionsvertrages einzusetzen.

Um finanzielle Potenziale für Zukunftsinvestitionen zu schaffen, werden wir im Rahmen der Haushaltsaufstellungs- und des parlamentarischen Verfahrens auch Ausgabenkürzungen vornehmen und Ausgabenreste abbauen.

(...)

Um einen besseren Überblick über das öffentliche Vermögen zu erhalten und damit auch eine bessere Investitions- und Instandhaltungsplanung aufstellen zu können, wollen wir eine Vermögenserfassung des Bundes einführen. So stellen wir den Verzehr und Aufbau öffentlichen Vermögens übersichtlich dar — ein Beitrag für mehr Transparenz im Bundeshaushalt und ein Beitrag zur Generationengerechtigkeit. Gleichzeitig hilft dies der Bundesregierung und dem Parlament, bessere Investitionsentscheidungen zu treffen.

(...)

Bei Kernaufgaben des Staates verbleibt es grundsätzlich bei einer staatlichen Umsetzung und Finanzierung. Ausgewählte Einzelprojekte und Beschaffungen können im Rahmen Öffentlich-Privater Partnerschaften (ÖPP) umgesetzt werden. Dabei muss — unter Einbeziehung der Risiken — nach einheitlichen Kriterien durch eine

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gezeigt werden, dass die Umsetzung eines konkreten ÖPP-Projektes wirtschaftlicher ist. Ein Controlling und die exekutive, parlamentarische und öffentliche Kontrolle sind sicherzustellen. Die jeweiligen Ergebnisse, inklusive der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und vergebenen Verträge, müssen transparent im Internet veröffentlicht werden. Die Methodik für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von ÖPP-Projekten wird unter Berücksichtigung bestehender Empfehlungen des Bundesrechnungshofes weiterentwickelt und an den Stand der Wissenschaft angepasst.

(...)

Auszug aus dem Unterabschnitt „Subventionen“ (Seite 162f):

Wir wollen zusätzliche Haushaltsspielräume dadurch gewinnen, dass wir im Haushalt überflüssige, unwirksame und umwelt- und klimaschädliche Subventionen und Ausgaben abbauen.

Mit der Umsetzung der EU-Energiesteuerrichtlinie, die u. a. die steuerliche Angleichung von Dieselmotoren und Benzin vorsieht, werden wir die steuerliche Behandlung von Dieselfahrzeugen in der Kfz-Steuer überprüfen.

Insbesondere aufgrund bestehender Auslieferungsschwierigkeiten der Hersteller bei bereits bestellten Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen werden wir die Innovationsprämie zur Unterstützung der Anschaffung elektrischer Pkw unverändert nach der bisherigen Regelung bis zum 31. Dezember 2022 fortführen. Wir wollen die Förderung für elektrische Fahrzeuge und Plug-In-Hybride degressiv und grundsätzlich so reformieren, dass sie ab 1. Januar 2023 nur für Kfz ausgegeben wird, die nachweislich einen positiven Klimaschutzeffekt haben, der nur über einen elektrischen Fahranteil und eine elektrische Mindestreichweite definiert wird. Die elektrische Mindestreichweite der Fahrzeuge muss bereits ab dem 1. August 2023 80 Kilometer betragen. Über das Ende des Jahres 2025 hinaus ist die Innovationsprämie nicht mehr erforderlich.

Die bestehende Besteuerung von Plug-In-Hybridfahrzeugen bei der sogenannten Dienstwagenbesteuerung wird für neu zugelassene Fahrzeuge stärker auf die rein elektrische Fahrleistung ausgerichtet. Hybridfahrzeuge sollen zukünftig nur noch privilegiert werden (Entnahmewert 0,5 Prozent), wenn das Fahrzeug überwiegend (mehr als 50 Prozent) auch im rein elektrischen Fahrantrieb betrieben wird. Wird das Fahrzeug nicht überwiegend im elektrischen Fahrbetrieb genutzt oder der rein elektrische Fahranteil nicht nachgewiesen, entfällt der Vorteil und die Nutzung des Dienstwagens wird regelbesteuert (1-Prozent-Regelung). Mit dieser Regelung werden Anreize gesetzt, diese Fahrzeuge möglichst emissionsfrei elektrisch angetrieben zu nutzen und ihre ökologischen Vorteile auch auszuspielen. Auch diese KFZ müssen nachweislich einen positiven Klimaschutzeffekt haben, der nur über einen elektrischen Fahranteil und eine elektrische Mindestreichweite definiert wird. Die elektrische Mindestreichweite der Fahrzeuge beträgt bereits ab dem 1. August 2023 80 Kilometer. Nach dem Jahr 2025 wird die Pauschalsteuer für emissionsfreie Fahrzeuge (Elektro) dann 0,5 Prozent betragen. Für Kohlendioxid-neutral betriebene Fahrzeuge verfahren wir analog zu voll-elektrisch betriebenen Fahrzeugen.

(...)