



HINTERGRUNDPAPIER

# Verantwortung für die Zukunft der Mobilität

Empfehlungen für Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag von CDU, CSU  
und SPD mit Mehrwert für wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit,  
soziale Ausgewogenheit und Klimaschutz im Verkehr

# Impressum

## ERSTELLT VON

### **Agora Verkehrswende**

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin

[www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de)

[info@agora-verkehrswende.de](mailto:info@agora-verkehrswende.de)

## PROJEKTLEITUNG

Christian Hochfeld

[christian.hochfeld@agora-verkehrswende.de](mailto:christian.hochfeld@agora-verkehrswende.de)

Dr. Wiebke Zimmer

[wiebke.zimmer@agora-verkehrswende.de](mailto:wiebke.zimmer@agora-verkehrswende.de)

Dr. Philipp Prein

[philipp.prein@agora-verkehrswende.de](mailto:philipp.prein@agora-verkehrswende.de)

## DURCHFÜHRUNG

**Autor:innen:** Wolfgang Aichinger, Janna Aljets, Leon Berks, Dr. Carl-Friedrich Elmer, Dr. Philine Gaffron, Naville Geiriseb, Christian Hochfeld, Philipp Kosok, Elisabeth le Claire, Dr. Urs Maier, Kerstin Meyer, Dr. Ulf Neuling, Johannes Oetjen, Johanna Wietschel, Fanny Tausendteufel, Yannick Thoma, Marion Vieweg, Dr. Wiebke Zimmer

**Redaktion:** Dr. Philipp Prein, Almut Gaude

Version: 1.0

Veröffentlichung: August 2025

# Inhalt

1	Einleitung.....	5
2	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie.....	8
2.1	Industriestandort Deutschland stärken (134-191).....	8
2.2	Automobilindustrie (192-221).....	9
2.3	Anreize für Elektrofahrzeuge (201-210).....	9
2.4	Batteriezellfertigung (217-218).....	11
2.5	Luftverkehr (235-244, 855-861).....	11
2.6	Handel und Außenwirtschaft (257-273, 4077-4080).....	12
2.7	Außenwirtschaftsförderung (293-294, 4242-4247).....	13
2.8	Rohstoffe (301-312).....	14
2.9	Flexibilisierung (999-1009).....	14
2.10	Wasserstoff (1093-1113).....	15
2.11	Energiepartnerschaften (1100-1103).....	16
2.12	Energieeffizienz (1127-1133).....	16
2.13	European Green Deal und Clean Industrial Deal (917-918).....	17
3	Bundesministerium für Verkehr.....	18
3.1	Mobilität (Zeilen 806-809).....	18
3.2	Infrastruktur (807-818).....	18
3.3	Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung (680-702).....	19
3.4	Schiennetz: Finanzierung (819-826, 870-872).....	20
3.5	Schiennetz: Deutschlandtakt und Digitalisierung (826-834).....	21
3.6	Bahnreform (862-874).....	22
3.7	Schiengüterverkehr (847, 872-874).....	23
3.8	ÖPNV (3678-3680, 875-887).....	23
3.9	Ladeinfrastruktur (211-213, 887-889, 956-957, 1003).....	25
3.10	Autonomes Fahren (216, 889-891).....	26
3.11	Sicherheit (840-841).....	26
3.12	Rad- und Fußverkehr (841-842).....	27
3.13	Städtebauförderung (796).....	28
3.14	Ländliche Regionen (1169).....	28
4	Bundesministerium der Finanzen.....	30
4.1	Reform Schuldenbremse (Zeilen 1613-1616).....	30

4.2	Grundsätze der Haushaltspolitik (1617-1647).....	30
4.3	Sondervermögen Infrastruktur (1648-1679).....	31
4.4	Sanierung des Klima- und Transformationsfonds (KTF) (1696-1707).....	32
4.5	Kommunale Einnahmen (3629-3633).....	33
4.6	Kommunale Förderprogrammstruktur (3650-3656).....	33
5	Bundesministerium für Digitalisierung und Staatsmodernisierung.....	35
5.1	Handlungsfähiger Staat (Zeilen 53-59).....	35
5.2	Experimentierklauseln stärken (1878-1883) .....	35
5.3	Mobilitätsdaten (892-894, 2172-2173) .....	36
6	Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit .....	37
6.1	Emissionshandel (CO <sub>2</sub> -Bepreisung) (Zeilen 916-932) .....	37
6.2	Klimaanpassung (1187-1193).....	38
6.3	Erneuerbare Potenziale (Kraftstoffe) (1194-1201).....	38
6.4	Luftreinhaltung (1201-1205).....	39
6.5	Wasserstrategie (blau-grüne Infrastruktur) (1329-1340).....	40
6.6	Internationale Klimaschutzfinanzierung (4268-4277).....	40
7	Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung.....	42
7.1	Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Zeilen 3968-4236).....	42
7.2	Afrika-Strategie (265-266, 4060-4064) .....	43

# 1 Einleitung

Die Koalition aus CDU, CSU und SPD steht zu den deutschen und europäischen Klimazielen. Laut [Koalitionsvertrag](#) für die 21. Legislaturperiode wird sie das Pariser Klimaabkommen umsetzen und in Deutschland am Ziel der Klimaneutralität 2045 festhalten. Dabei verfolgt sie einen Ansatz, „der Klimaschutz, wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und soziale Ausgewogenheit zusammenbringt und auf Innovationen setzt“ (Koalitionsvertrag *Verantwortung für Deutschland*, Zeilen 898-902).

Um damit erfolgreich zu sein, braucht es insbesondere für den Verkehrssektor ein ressortübergreifendes Gesamtkonzept. Der Koalitionsvertrag enthält einige Ansätze, die den Weg für eine zukunftsfähige Mobilität in Deutschland bereiten können. Was diese Ansätze konkret bedeuten und wie viel Mehrwert sie für Wirtschaft und Gesellschaft schaffen, wird sich im Laufe der 21. Legislaturperiode zeigen. Viel wird dabei von den zuständigen Bundesministerien und ihrer Zusammenarbeit im Bundeskabinett abhängen. Und es wird darauf ankommen, über das in der nationalen klimapolitischen Diskussion zuletzt dominierende Zwischenziel 2030 hinauszudenken. Mit Blick auf das Ziel Klimaneutralität bis 2045 steht insbesondere der Verkehrssektor mehr und mehr in der Verantwortung, seinen Beitrag zu leisten.

Die Bundesregierung ist zudem laut Klimaschutzgesetz verpflichtet, innerhalb von zwölf Monaten nach Beginn der Legislaturperiode ein Programm zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele für 2030 (mindestens 65 Prozent weniger Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990) und, zum ersten Mal, auch für 2040 (mindestens 88 Prozent) vorzulegen. Dazu gehört die Beschreibung eines konkreten Zielpfads für den Verkehrssektors. Sowohl im Bundesklimaschutzministerium als auch im Bundesverkehrsministerium ist erkennbar, dass an diesem Klimaschutzprogramm gearbeitet wird.

Wie groß der Handlungsbedarf im Verkehrssektor ist, hat der Expertenrat für Klimafragen in seinem [Prüfbericht](#) deutlich gemacht.<sup>1</sup> Bis 2030 wird der Verkehr sein CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel kumuliert um etwa 167 Millionen Tonnen verfehlen. Das ist mehr, als der Sektor im ganzen Jahr 2024 ausgestoßen hat. Dass andere Sektoren wie Energie und Industrie Mehremissionen des Verkehrs in der Gesamtbilanz ausgleichen, wird nicht lange anhalten. Für die Zeit nach 2030 rechnet der Expertenrat sektorenübergreifend mit deutlichen Zielverfehlungen. Denn Klimaneutralität bis 2045 heißt: Die Treibhausgasemissionen müssen insgesamt auf netto null sinken, auch im Verkehr.

Manche Emissionseinsparungen aus den Jahren 2021 bis 2024 gehen zudem auf die Covid-19-Pandemie und eine schwache Wirtschaft zurück. Bis 2030 wird dieser Puffer aufgebraucht sein – erst recht, wenn die Wirtschaft ohne klare klimapolitische Orientierung wachsen sollte. Eine Politik, die auf eine starke Wirtschaft setzt, sollte deshalb umso mehr anstreben, Wettbewerbsfähigkeit, Klimaschutz und soziale Ausgewogenheit als Ziele in Einklang zu bringen. Nur so kann sie sicherstellen, dass sich Investitionen langfristig auszahlen. Ein Euro kann nur einmal ausgegeben werden. Je mehr dabei auf langfristig wertsichernde Faktoren wie Klima und Soziales geachtet wird, desto größer wird die Dividende sein – für Investoren und für die Gesellschaft.

---

<sup>1</sup> Expertenrat für Klimafragen (2025), *Prüfbericht zur Berechnung der deutschen Treibhausgasemissionen für das Jahr 2024 und zu den Projektionsdaten 2025*.

In der Publikation *Kabinetttstück Verkehrswende* hat Agora Verkehrswende Empfehlungen für ressortübergreifenden Klimaschutz im Verkehr zusammengestellt. Sie machen deutlich, wie die Bundesregierung den Verkehrssektor auf das Ziel der Klimaneutralität 2045 ausrichten und damit den Weg für wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und soziale Ausgewogenheit bereiten kann. Zusammenfassend ergeben sich daraus vier Leitgedanken für die neue Legislaturperiode:

- 1. Finanzreform und Investitionsoffensive fördern Wohlstand und soziale Gerechtigkeit:** Deutschland kann im Verkehrssektor bis 2045 klimaneutral werden – ohne Einbußen in der Mobilität und ohne Mehrkosten im Vergleich zu dem, was bis 2045 ohne Kurs auf Klimaneutralität ausgegeben werden müsste. Für den Aufbau der benötigten Kapazitäten bei Infrastrukturen und im öffentlichen Verkehr entwickelt die Bundesregierung eine verlässliche und verfassungskonforme Finanzierungstrategie sowie eine Finanzarchitektur, mit denen öffentliche Investitionen des Bundes, aber auch der Kommunen schnell, langfristig und im hinreichenden Umfang gesichert werden können. Für private Investitionen – vor allem in klimaverträglichere Fahrzeuge im Personen- und Güterverkehr und deren Energieversorgung – benötigen Haushalte und Unternehmen Rahmenbedingungen, die Planungssicherheit und Klimaschutz zugleich gewährleisten.
- 2. Industrielle Transformation sichert Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung:** Voraussetzung für einen langfristig erfolgreichen Wirtschaftsstandort Deutschland ist, dass die Industrie entschlossen in der begonnenen Transformation zur Klimaneutralität vorangeht. Für die Automobilindustrie sind die Zukunftschancen mit einem schnellen Hochlauf der Elektromobilität am größten. Dafür sind Orientierung und Planbarkeit sowie ein starker Leitmarkt für Elektrofahrzeuge im Personen- und Güterverkehr unerlässlich. Deshalb braucht es in den kommenden Jahren auf europäischer wie auf nationaler Ebene eine stärkere Verknüpfung von Industrie- und Klimapolitik.
- 3. Integration der Elektromobilität in die Stromnetze senkt Kosten, nachhaltig produzierte erneuerbare Kraftstoffe komplettieren das Ende des fossilen Zeitalters:** Die Möglichkeit, bidirektional zu laden – vom Netz in die Batterie und von der Batterie ins Netz – birgt ein erhebliches Potenzial zur Senkung der Kosten sowohl für die Energie- als auch für die Verkehrswende. Ein effektives Management der Ladenachfrage hilft, den Energiebedarf effizienter zu decken und gleichzeitig den Ausbaubedarf der Stromnetze zu verringern. Nachhaltig produzierte erneuerbare Kraftstoffe sind dort eine wichtige Ergänzung für den Klimaschutz im Verkehr, wo es keine batterieelektrische Lösung gibt – insbesondere im Luft- und Seeverkehr.
- 4. Bezahlbare Mobilität für alle gewährleistet gleichwertige soziale Teilhabe in Stadt und Land:** Die Preise für Benzin und Diesel werden weiter steigen, je mehr die volkswirtschaftlichen Kosten für das Verbrennen von fossilen Ressourcen angerechnet werden. Eine signifikante Preissteigerung ist für 2027 absehbar, wenn der Europäische Emissionshandel auf die Sektoren Gebäude und Verkehr ausgeweitet wird. Umso mehr braucht es eine Gesamtstrategie, wie insbesondere Menschen mit niedrigerem Einkommen, die bisher auf ein eigenes Fahrzeug mit Verbrennungsmotor angewiesen sind, auf klimaneutrale Alternativen umsteigen können – seien es günstige Elektrofahrzeuge oder ein attraktiver Verbund aus Bus und Bahn, flexiblen Sharing- oder Pooling-Diensten sowie aktiver Mobilität (Fahrrad- und Fußverkehr).<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Agora Verkehrswende (2025), *Kabinetttstück Verkehrswende. Empfehlungen für ressortübergreifenden Klimaschutz im Verkehr als Wegbereiter für Wettbewerbsfähigkeit und soziale Gerechtigkeit*, hier S. 9-10.

Im vorliegenden Papier skizziert Agora Verkehrswende anhand der für Klimaschutz im Verkehr relevanten Passagen aus dem Koalitionsvertrag, wie die dort genannten Ansätze ausgestaltet werden sollten, um möglichst große Potenziale für wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit, soziale Ausgewogenheit und Klimaschutz zu erreichen. Die Passagen werden zunächst zitiert, dann wird die Bedeutung des Themas für die Verkehrswende kurz erläutert, dann werden Empfehlungen für die politische Umsetzung aufgelistet. Die Empfehlungen basieren meist auf der Publikation *Kabinetstück Verkehrswende*. Die Ansatzpunkte aus dem Koalitionsvertrag sind jeweils den Ministerien zugeordnet, die voraussichtlich die Federführung bei der politischen Umsetzung haben werden. Der Großteil fällt in den Verantwortungsbereich der Ministerien für Wirtschaft und Energie sowie für Verkehr; wichtige Aufgaben liegen aber auch in den Ministerien für Finanzen, Digitalisierung und Staatsmodernisierung, Umwelt und Klimaschutz sowie für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung.

## 2 Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

### 2.1 Industriestandort Deutschland stärken (134-191)

**Koalitionsvertrag:** *„Wachstum, Wohlstand und Arbeitsplätze basieren in Deutschland in besonderem Maße auf einer starken und wettbewerbsfähigen Industrie.“ (135-136) ... „Wir wollen als marktgerechtes Instrument Leitmärkte für klimafreundliche beziehungsweise klimaneutrale Produkte schaffen.“ (156-157) ... „Wir werden den Klimaclub stärken.“ (158-159) ... „Wir werden die Förderregeln und -praxis für Industrieansiedlungen und Großvorhaben modernisieren und bürokratische Hürden abbauen. Wir werden auch die Förderprogramme zur Dekarbonisierung der Industrie, unter anderem die Klimaschutzverträge, fortsetzen.“ (164-166) ... „Wir wollen Unternehmen und Verbraucher in Deutschland dauerhaft um mindestens fünf Cent pro kWh mit einem Maßnahmenpaket entlasten.“ (956-957)*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Mit einem starken Industriestandort lassen sich die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobil- und Mobilitätswirtschaft aufrechterhalten, Arbeitsplätze in Deutschland sichern und zukunftsfähige Geschäftsmodelle für Mobilität und Transport erschließen. All dies ist eine Voraussetzung dafür, dass die Transformation zur Klimaneutralität in der Industrie und im Verkehr gelingt.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung setzt sich auf EU-Ebene dafür ein, die derzeit geltenden Beihilfeleitlinien so zu überarbeiten, dass Europa eine Förderung von Unternehmen für Zukunftstechnologien ermöglicht, die dem amerikanischen Inflation Reduction Act (IRA) ähnelt. Das bedeutet eine Förderung, die auf konkrete Stückzahlen oder Produktmengen bezogen und an Bedingungen für mehr Produktion in Europa geknüpft ist und die nach einheitlichen Regeln erfolgt.
- Die Bundesregierung etabliert in der Automobilwirtschaft Leitmärkte für grünen Stahl. Foren wie den Klimaclub nutzt sie, um diese Initiativen international abzustimmen und auszuweiten.
- Die Bundesregierung stärkt Deutschland als Standort für die Ansiedelung neuer Wertschöpfungsketten. Dafür stellt sie vor allem sicher, dass qualifizierte Fachkräfte, bezahlbare Energie und günstige Finanzierungsoptionen zur Verfügung stehen. Die schnelle Umsetzung der Entlastung um 5 Cent pro kWh bei den Strompreisen für Unternehmen trägt dazu bei, die Ansiedelung neuer Wertschöpfungsbereiche wie der Batterieherstellung und dem Batterierecycling in Deutschland attraktiver zu machen und schafft so die Grundlagen dafür, eine größere Resilienz des hiesigen Automobilstandorts zu erreichen.
- Darüber hinaus baut die Bundesregierung bürokratische Hindernisse ab, indem sie etwa Genehmigungsprozesse für den Bau von Industrieanlagen vereinfacht und beschleunigt.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 2.2, 2.5.

## 2.2 Automobilindustrie (192-221)

**Koalitionsvertrag:** „Wir wollen auch in Zukunft eine starke Automobil- und Zulieferindustrie als Schlüssel-Industrie und Arbeitsplatzgarant für unser Land. Die Förderung der regionalen Transformations-Netzwerke und -Hubs werden wir dazu auch über 2025 hinaus fortführen. Wir bekennen uns klar zum Automobilstandort Deutschland und seinen Arbeitsplätzen.“ (193-196)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Automobilstandort und Verkehrswende bedingen einander: Die Wettbewerbsfähigkeit der Automobil- und Zulieferindustrie hängt langfristig davon ab, dass den Unternehmen die Transformation zu Elektromobilität und Klimaneutralität schnell gelingt; Klimaneutralität in Deutschlands Verkehrssektor lässt sich am ehesten mit einer starken, zukunftsorientierten Automobil- und Zulieferindustrie erreichen. Mit einer schnellen Transformation sind auch die Perspektiven für den Arbeitsmarkt im Automobilssektor am besten.

### Empfehlungen für die Umsetzung:

- Die bereits in einigen Bundesländern, zum Beispiel in Baden-Württemberg, initiierten Strategiedialoge zur Automobilwirtschaft werden weitergeführt und in weiteren relevanten Bundesländern etabliert.
- Die Bundesregierung setzt sich für eine europäische Strategie für die industrielle Ansiedlung chinesischer Unternehmen nach gemeinsamen Regeln zur Förderung des fairen Wettbewerbs ein. Ziel ist es, mit gemeinsamen europäischen Standards (*local content requirements*) das Angebot für Verbraucher:innen zu erweitern, gefährdete Produktionsstandorte zu sichern, über Joint Ventures in der Technologieentwicklung wettbewerbsfähiger zu werden und Wertschöpfungsketten zu lokalisieren. In Verbindung mit dem Clean Industrial Deal ließe sich dadurch mittel- und langfristig die enorme Abhängigkeit vom chinesischen Markt potenziell verringern (*derisking*).
- ❗ Für Planungssicherheit bei Industrie und Verbraucher:innen braucht es mit den CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten bei Pkw und Lkw einen klaren und verlässlichen Rahmen. Kurzfristige Änderungen an der Regulierung sowie ein Vorziehen des Reviews oder das im Koalitionsvertrag (197-199) angekündigte Abwehren von Strafzahlungen wirken dem entgegen.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinettsstück Verkehrswende*, Kapitel 2.1-2.4, 6.2.

## 2.3 Anreize für Elektrofahrzeuge (201-210)

**Koalitionsvertrag:** „Wir werden die E-Mobilität mit Kaufanreizen fördern.“ (201)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Anreize für Elektrofahrzeuge können die Transformation zur Klimaneutralität beschleunigen und damit die Wettbewerbsposition der Automobilindustrie verbessern. Eine starke deutsche Automobilindustrie braucht einen starken Heimatmarkt für Elektrofahrzeuge. Dafür muss der Hochlauf der Elektromobilität auch in der Breite gelingen.

### Empfehlungen für die Umsetzung:

- Die Bundesregierung entwickelt schnellstmöglich eine sozial ausgewogene Anschaffungsförderung von E-Pkw für Privatkunden. Die Anschaffung preiswerter und energieeffizienter vollelektrischer Pkw wird erleichtert, um die noch bestehende Wirtschaftlichkeitslücke bei günstigen Fahrzeugmodellen zu schließen. Berücksichtigt werden verschiedene Beschaffungsmodelle (Kauf, Leasing) und sowohl Neu- als auch Gebrauchtwagen.
- Die soziale Ausgestaltung der Förderung kann über einkommensbezogene Kriterien der Förderberechtigung oder eine Staffelung von Fördersummen nach Einkommen erfolgen – und wo sinnvoll auch über andere Kriterien des Bedarfs. So werden auch Haushalte mit mittlerem und geringem Einkommen beim Umstieg auf Elektromobilität unterstützt.
- Nach dem Vertrauensverlust durch das abrupte Ende des Umweltbonus ist es wichtig, dass das Förderprogramm Planbarkeit für potenzielle Kund:innen gewährleistet: Daher setzt zum einen die Förderberechtigung zeitlich beim Kauf-/Leasingvertrag an, zum anderen wird ein degressiver Ausstiegspfad aus der Förderung bereits bei Programmstart klar kommuniziert. Um Kaufzurückhaltung zu vermeiden, ermöglicht die Bundesregierung auch eine rückwirkende Förderung (ab Programmankündigung).
- Die Bundesregierung versteht ein auf den Fahrzeugpreis ausgerichtetes und einkommensabhängiges Förderprogramm für Privatpersonen als Teil eines Gesamtpakets für den schnellen Hochlauf der Elektromobilität. Zusätzlich ergreift sie deshalb auch Maßnahmen, die gewerbliche Zulassungen, Energie- und Ladepreise sowie den Komfort adressieren.
- Die im Koalitionsvertrag bereits vorgesehenen Maßnahmen wie Sonderabschreibungen für E-Fahrzeuge und Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für Elektroautos (203-206) – werden auf ihre Effektivität überprüft und weiterentwickelt.
- ❗ Kontraproduktiv ist die im Koalitionsvertrag (203-204) angekündigte und vom Bundeskabinett beschlossene Erhöhung der Bruttopreisgrenze für die steuerliche Begünstigung von vollelektrischen Dienstwagen auf 100.000 Euro, denn sie fördert Pkw in Preisklassen, die auch als Gebrauchtwagen nicht für Haushalte mit mittleren Einkommen erschwinglich sind. Die Maßnahme läuft dem Ziel der sozialen Ausgewogenheit zuwider und fördert ein negatives Image von Elektroautos, da hier Steuerbegünstigungen vorrangig an sehr gut verdienende Haushalte fließen.
- Für eine stärkere Elektrifizierung von Unternehmensflotten führt die Bundesregierung innovative Finanzierungsinstrumente ein (zum Beispiel degressive Abschreibungsmöglichkeiten, Garantien oder Bürgschaften).
- Schnelle Umstellung von Nutzfahrzeugflotten: Insbesondere kleinere Logistikunternehmen profitieren von verbesserten Abschreibungsmöglichkeiten für die hohen Anfangsinvestitionen in eine elektrifizierte Nutzfahrzeugflotte.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 2.4, 4.1.

## 2.4 Batteriezellfertigung (217-218)

**Koalitionsvertrag:** „Wir werden den Aufbau der Batteriezellfertigung inklusive der Rohstoffgewinnung, des Recyclings und des Maschinen- und Anlagenbaus fördern.“ (217-218)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Die Batterie ist eine Schlüsseltechnologie für die Zukunft der Automobilindustrie in Deutschland und Europa. Aktuell haben asiatische Anbieter einen großen technologischen Vorsprung. Der Aufbau der Batteriezellfertigung ist Teil einer zukunftsgerichteten Industriepolitik Deutschlands und reduziert mittel- und langfristig internationale Abhängigkeiten.

### Empfehlungen für die Umsetzung:

- Die Bundesregierung setzt eine finanzielle Förderung der Batteriezellfertigung inklusive der Rohstoffgewinnung, des Recyclings und des Maschinen- und Anlagenbaus schnell um. Durch eine Fortführung der Investitionsunterstützung für die Batterieindustrie und -forschung sowie für die vorgelagerte Wertschöpfungskette schafft sie die Grundlagen, um eine größere Resilienz zu erreichen.
- Für eine resilientere Gestaltung internationaler automobiler Wertschöpfungsketten setzt sich die Bundesregierung auf EU-Ebene für die Einführung von Mindestanteilen für lokal produzierte Materialien (*local content requirements*) für Pkw- und Lkw- Batterien ein. Die Regelung wird als Chance verstanden, um den europäischen Standort zu stärken und hohe beziehungsweise gleichwertige Umwelt- und Sozialstandards zu gewährleisten.
- Die Bundesregierung setzt den Critical Raw Materials Act zügig in nationales Recht um. In Verbindung mit dem Clean Industrial Deal und dem Battery Booster im Automotive Action Plan schafft sie so die Voraussetzungen, mittel- und langfristig die enorme Abhängigkeit vom chinesischen Markt zu verringern (*derisking*).

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinettsstück Verkehrswende*, Kapitel 2.2.

## 2.5 Luftverkehr (235-244, 855-861)

**Koalitionsvertrag:** „Unser Ziel ist es, die Modernisierung in der Luftfahrtindustrie und des Luftverkehrs in Richtung fairer Wettbewerb und Dekarbonisierung zu gestalten.“ (236-237) ... „Die Hälfte der nationalen Einnahmen aus dem luftfahrtinduzierten europäischen Emissionshandel (ETS 1) wollen wir zur Förderung der Marktimplementierung von SAF verwenden.“ (858-860)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Der Flugverkehr und damit einhergehend auch seine Auswirkung auf das Klima hat in den letzten Jahrzehnten trotz eines vorübergehenden Einbruchs aufgrund der globalen Pandemie stetig zugenommen. Die Produktion und der Einsatz von nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffen (SAF) und insbesondere E-Fuels für den Luftverkehr, die mit erneuerbarem Strom und aus der Atmosphäre gewonnenem CO<sub>2</sub> hergestellt werden, steckt bislang erheblich. Deshalb ist es wichtig, die Dekarbonisierung des Luftverkehrs durch den SAF-Markthochlauf mit politischen Maßnahmen voranzubringen.

### Empfehlungen für die Umsetzung:

- Die Bundesregierung nutzt die aus dem ETS 1 stammenden Einnahmen zur Förderung der Marktimplementierung von SAF vornehmlich zur Förderung des Produktionshochlaufs nachhaltiger strombasierter Kraftstoffe für den Luftverkehr (e-SAF). Mit dieser staatlichen Flankierung können langfristige Abnahmeverträge zwischen Produzenten und Abnehmern geschlossen werden. Dafür bietet sich besonders der bereits etablierte H2Global-Mechanismus an, der von der neuen Bundesregierung weiterhin unterstützt wird (siehe 2.10 Wasserstoff).
- Allerdings ist fraglich, ob es – wie im Koalitionsvertrag (858-860) angekündigt – ausreicht, die aus dem ETS 1 eingeplanten Mittel für einen erfolgreichen Markthochlauf zu verwenden. Um
- ❗ die Kostendifferenz zu herkömmlichen Kraftstoffen zu überbrücken, prüft die Bundesregierung deshalb die Einführung einer zusätzlichen E-Fuel-Abgabe auf alle Kraftstoffverkäufe im Luft- und Seeverkehr. So ließen sich diese Kosten verursachergerecht gegenfinanzieren.
- Kontraproduktiv sind die im Koalitionsvertrag angekündigten Vorhaben, die luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben zu reduzieren und die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zurückzunehmen (855-856) sowie die Regionalflughäfen weiter zu unterstützen (860-861). Dies führt zu einem Anstieg der Nachfrage im Luftverkehr. Aber auch beim Einsatz von SAF bleiben sogenannte Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte und damit ein nicht unerheblicher Teil der Klimawirkung des Luftverkehrs bestehen. Die aus den Abgaben resultierenden Einnahmen sollten vielmehr für die Dekarbonisierung des Luftverkehrs genutzt werden.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 3.4, 6.2.

## 2.6 Handel und Außenwirtschaft (257-273, 4077-4080)

**Koalitionsvertrag:** „Wir setzen uns auf europäischer Ebene für eine pragmatische und regelbasierte Handelspolitik ein.“ (258) ... „Wir streben den Abschluss von weiteren Handels- und Investitionsabkommen an.“ (259-260) ... „Die EU-Kommission soll bei der Aushandlung von Handelsabkommen international geltende Standards berücksichtigen.“ (270-71) ... „Wir setzen uns für den Erhalt des WTO-Systems ein, brauchen aber auch Reformen mit Blick auf die Regeln für Industriesubventionen, damit ein globales level playing field erreicht wird.“ (272-73) ... „Mit China suchen wir Zusammenarbeit, wo dies im deutschen und europäischen Interesse liegt – vor allem bei der Bewältigung globaler Menschheitsaufgaben. In Bezug auf unsere Handels- und Investitionsbeziehungen drängen wir gegenüber China auf die Einhaltung der vereinbarten Regeln und auf volle Reziprozität.“ (4077-4080)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Freier Handel unter Einhaltung von gleichwertigen Sozial- und Umweltstandards beschleunigt den weltweiten Hochlauf der Elektromobilität und senkt durch einen intensiven Wettbewerb die Kosten der Fahrzeugproduktion im Sinne der Verbraucher:innen. Langfristig wird die deutsche Automobilwirtschaft nur wirtschaftlich erfolgreich sein, wenn sie sich im internationalen Wettbewerb durchsetzen kann.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung unterstützt Handelserleichterungen zur Stärkung des internationalen Marktes für Elektrofahrzeuge und -komponenten mit fairen Wettbewerbsbedingungen. Sie setzt sich dafür ein, technologiespezifische Zusatzzölle auf Elektrofahrzeuge und -komponenten möglichst vollständig abzubauen. Im Umgang mit China setzt sich die Bundesregierung für gemeinsame europäischen Standards (*local content requirements*) für die industrielle Ansiedlung chinesischer Unternehmen ein. Als Alternative zu Sonderzöllen stärkt dieses Instrument den fairen Wettbewerb in der Industrie (*level playing field*) ohne den Markthochlauf in Angebot und Preis auszubremsen oder einer Marktverlagerung zu Gunsten von Verbrennerfahrzeugen Vorschub zu leisten.
- Die Bundesregierung unterstützt den Ausbau von Handelsbeziehungen mit Wachstumsmärkten im Globalen Süden über die gesamte Lieferkette im Bereich Elektrofahrzeuge. Sie setzt sich für die Verhandlung und den Abschluss neuer Abkommen unter Beachtung gemeinsamer Standards und unter Berücksichtigung des gegenseitigen industrie- wie klimapolitischen Vorteils ein.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 2.2.

## 2.7 Außenwirtschaftsförderung (293-294, 4242-4247)

**Koalitionsvertrag:** „Wir werden die Instrumente der Außenwirtschaftsförderung strategisch ausrichten und finanziell stärken.“ (293-94) ... „Exportorientierte und investitionsbereite Unternehmen erhalten bessere Finanzierungsmöglichkeiten und Risikoabsicherungen. Wir modernisieren und erweitern zu diesem Zweck den Garantierahmen für die Absicherung von Kreditvergaben. Wir werden eine gemeinsame Anlaufstelle der Außenwirtschaftsförderung und der Entwicklungszusammenarbeit für die deutsche Wirtschaft etablieren.“ (4242-4247)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Zu einer Politik, die die Transformation der Industrie zur Klimaneutralität als wirtschaftliche Erfolgsstrategie verfolgt, gehört eine Außenwirtschaftsförderung, die an klimapolitischen Zielen ausgerichtet ist. Die deutsche Automobilwirtschaft ist für die Elektrifizierung der globalen Fahrzeugflotten von besonderer Bedeutung.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Strategisch stärkt die Bundesregierung die Verzahnung industrie-, klima- und entwicklungspolitischer Zielsetzungen über sektorspezifische Länderplattformen. Diese fördern zielgenau in Ländern des Globalen Südens Investitionen in klimaneutrale Mobilität, inklusive des Auf- und Umbaus der Fahrzeugindustrie. Hierzu beschließt die Bundesregierung – gegebenenfalls zusammen mit europäischen Partnern – zu Beginn der Legislaturperiode eine Leuchtturminitiative.
- ! Die im Koalitionsvertrag (294) angekündigte Flexibilisierung der klimapolitischen Sektorleitlinien stellt die Bundesregierung unter den Vorbehalt, dass diese weiterhin an den Zielen des Pariser Klimaabkommens ausgerichtet sind.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 2.2.

## 2.8 Rohstoffe (301-312)

**Koalitionsvertrag:** „Unser Ziel ist, den Primärrohstoffverbrauch so weit wie möglich zu reduzieren, heimische sowie europäische Ressourcen besser zu nutzen, Rohstoffimporte zu diversifizieren und Handels- und Rohstoffpartnerschaften auf Augenhöhe abzuschließen. Wir werden die Kreislaufwirtschaftsstrategie pragmatisch umsetzen und eine Digitalisierungsinitiative zur Schließung von Stoffkreisläufen starten.“ (302-305)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Die Einführung einer dekarbonisierten Kreislaufwirtschaft in der Automobilindustrie trägt dazu bei, die strategische Resilienz bei kritischen Rohstoffen zu stärken. Wenn das Thema als Teil einer Hightech-Strategie weiterentwickelt wird, kann dies die deutsche Recyclingwirtschaft weiter unterstützen. Durch eine stabile Versorgung mit kritischen Rohstoffen kann Deutschland sich im internationalen Wettbewerb als attraktiver europäischer Standort für Elektromobilität und Kreislaufwirtschaft beweisen.

### Empfehlungen für die Umsetzung:

- Die Bundesregierung orientiert sich am Leitgedanken des *circular car*, also die Vision eines Fahrzeugs, das komplett wiederverwertbar ist und bei dessen Produktion der Primärrohstoffbedarf minimiert ist.
- Die Bundesregierung unterstützt die Einrichtung eines Important Projects of Common European Interest (IPCEI) für die automobilen Kreislaufwirtschaft. (KSV 2.5)
- Sie setzt sich außerdem im Rahmen der Verhandlungen zur End-of-Life Vehicles Regulation (ELV) auf EU-Ebene für eine bessere Nachvollziehbarkeit über den Verbleib von Fahrzeugen in der EU ein.
- Die Bundesregierung initiiert eine internationale Zusammenarbeit in Bezug auf Fahrzeugströme mit dem Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) mit dem Ziel, eine nachhaltigere Recyclingwirtschaft in afrikanischen Partnerstaaten zu fordern.
- Die Bundesregierung stärkt durch Außenwirtschaftsförderung und weitere finanzielle Instrumente wie den Rohstofffonds der KfW konkrete Industrieprojekte im Rohstoffsektor. Dabei stellt sie sicher, dass höchste Umwelt- und Sozialstandards in Bergbauprojekten eingehalten werden.
- Die angestrebten Rohstoffpartnerschaften auf Augenhöhe verbinden deutsche und Partnerinteressen, fördern lokale Wertschöpfung und stärken Innovationen zum beiderseitigen Nutzen.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinettsstück Verkehrswende*, Kapitel 2.5.

## 2.9 Flexibilisierung (999-1009)

**Koalitionsvertrag:** „Den Rollout von Smart Metern im Verteilnetz werden wir beschleunigen und vereinfachen und dynamische Stromtarife stärken.“ (989-990) ... „Hemmnisse bei der Flexibilisierung des Stromsystems müssen abgebaut werden, um die flexible Nutzung von Erneuerbaren Energien sektorübergreifend zu verbessern. Der Ausbau systemdienlicher Speicherkapazitäten und die

*systemdienliche Nutzung von E-Auto- und Heimspeichern werden wir verstärkt vorantreiben. Bidirektionales Laden und das Laden am Arbeitsplatz werden wir unterstützen.“ (1000-1003)*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Elektrofahrzeuge bieten wertvolles Speicherpotenzial für das Stromsystem. Bidirektionales Laden, also das gezielte Laden und Entladen von Elektrofahrzeugen, beschleunigt die Energiewende zu möglichst niedrigen Kosten.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung legt den Fokus auf einen schnellen Ausbau intelligenter Messsysteme. Sie schafft damit die Grundlage, dass das Speicherpotenzial von Fahrzeugbatterien für den Ausgleich volatiler, erneuerbarer Energien und einen effizienten Netzbetrieb eingesetzt werden kann.
- Außerdem setzt sie verschiedene Maßnahmen um, um Netzanschlüsse zu beschleunigen. Die Bundesregierung verpflichtet insbesondere Stromnetzbetreiber dazu, eine digitale Karte mit verfügbaren Netzkapazitäten bereitzustellen.
- Sie setzt sich unter anderem dafür ein, dass auch auf den höheren Spannungsebenen zeitvariable Netzentgelte angeboten werden.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 3.3.

## 2.10 Wasserstoff (1093-1113)

**Koalitionsvertrag:** *„Für den schnellen Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft brauchen wir klimafreundlichen Wasserstoff aus verschiedenen Quellen. Ziel ist langfristig die Umstellung auf klimaneutralen Wasserstoff, basierend auf einem wachsenden Anteil Erneuerbarer Energien aus dem Inland und aus Importen. Dafür setzen wir uns für pragmatische nationale und europäische Regelungen (im Rahmen der europäischen Wasserstoffstrategie) und deren zügige Umsetzung ein.“ (1094-1098) ... „Wir werden nationale und europäische Förderinstrumente nutzen, wie zum Beispiel H2 Global, IPCEI Projekte (Important Projects of Common European Interest) und spezifische Programme für den Mittelstand.“ (1104-1106) ... „Ein vertrauenswürdige und unbürokratisch umsetzbares Zertifizierungssystem für klimafreundliche Energieträger ist entscheidend, um deren Hochlauf erfolgreich voranzutreiben.“ (1107-1108)*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Nachhaltiger, grüner Wasserstoff wird zukünftig einen wesentlichen Beitrag für ein klimaneutrales Deutschland leisten. Neben dem stofflichen Einsatz in der Industrie wird er insbesondere in schwer zu elektrifizierenden Bereichen des Verkehrs wie dem Luft- und Seeverkehr benötigt. Der Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft bietet dabei nicht nur eine Chance für die Energiewende im Verkehr, sondern auch für eine deutsche Technologieführerschaft in den entsprechenden Industriezweigen.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung gestaltet pragmatische Regelungen für den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft, mit denen E-Fuels vor allem im Luft- und Seeverkehr zum Einsatz

kommen, da es in diesen Bereichen in absehbarer Zeit keine alternativen Möglichkeiten zum Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen gibt.

- Ein Zertifizierungssystem für klimafreundliche Energieträger berücksichtigt ökologische und soziale Nachhaltigkeitskriterien. Durch entsprechende Zertifizierungssysteme und Nachweispflichten stellt die Bundesregierung sicher, dass diese Kriterien auch eingehalten und Betrugsfälle konsequent vermieden werden können. Über das H2Global-Instrument fördert die Bundesregierung gezielt die Bereitstellung von E-Fuels für den Luft- und Seeverkehr.
- ! Der im Koalitionsvertrag (142) erwähnte Ansatz der Bundesregierung, beim Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft „alle Farben“ zu nutzen, gefährdet diese Ziele. Durch die Aufweichung der Nachhaltigkeitskriterien und den Einsatz von aus fossilen Quellen hergestelltem Wasserstoff (zum Beispiel blauer Wasserstoff aus Erdgas-Reformierung mit CCS) könnten dringend für die Produktion von nachhaltigem, grünem Wasserstoff benötigte Finanzmittel und Ressourcen fehlen. Außerdem drohen Lock-in-Effekte fossiler Infrastrukturen und damit einhergehend eine verzögerte Emissionsminderung.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 3.4.

## 2.11 Energiepartnerschaften (1100-1103)

**Koalitionsvertrag:** *„Wir werden Energieimportland bleiben, wollen dafür Energiepartnerschaften und grenzüberschreitende sowie notwendige Inlandsinfrastruktur für Importe von Wasserstoff und seinen Derivaten in alle Richtungen konsequent ausbauen.“ (1100-1103)*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Deutschland wird zur Erreichung seiner Klimaziele und zur Sicherung seiner Energieversorgung auf diversifizierte und zuverlässige internationale Partner angewiesen sein. Dies gilt insbesondere für nachhaltige strombasierte Kraftstoffe wie E-Fuels, die gebraucht werden, um vor allem im Luft- und Seeverkehr fossile Kraftstoffe zu ersetzen. Energiepartnerschaften sind dabei ein zentrales Instrument der deutschen Energieaußenpolitik.

### **Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung achtet bei Energiepartnerschaften darauf, auch die lokale Wertschöpfung in den Partnerländern gezielt zu fördern – vor allem bei exportorientierten Energieprojekten mit Beteiligung deutscher Unternehmen, die durch eine intensiviertere Außenwirtschaftsförderung unterstützt werden. Die Bundesregierung knüpft daher über Energiepartnerschaften geförderte Projekte an verbindliche Nachhaltigkeitsstandards und stärkt Maßnahmen für lokale industrielle Entwicklung und Beschäftigung.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 3.4, 6.3.

## 2.12 Energieeffizienz (1127-1133)

**Koalitionsvertrag:** *„Energieeffizienz als tragende Säule beim Erreichen der Klimaziele werden wir insbesondere durch steuerliche Anreize und Marktsignale stärken.“ (1128-1129)*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Bei der Verkehrswende geht es um mehr als um einen Wechsel der Antriebstechnologie. Es geht auch darum, den Energieverbrauch des Verkehrs insgesamt zu senken und den verbleibenden Energiebedarf mit klimaneutraler Energie zu decken. Da Strom in allen Sektoren vermehrt eingesetzt wird, ist es wichtig, ihn so effizient wie möglich zu verwenden, auch in elektrisch angetriebenen Pkw. Gleichzeitig gehen energieeffiziente E-Fahrzeuge mit einem geringeren Rohstoffbedarf bei den Batterien einher.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Der im EU ETS 2 vorgegebene Emissionspfad und die damit voraussichtlich verbundenen CO<sub>2</sub>-Preise fördern Energieeffizienz in Fahrzeugen indirekt. Um die entsprechenden Signale zu setzen, setzt sich die Bundesregierung für einen ambitionierten Emissionspfad ein.
- Zusätzlich überarbeitet die Bundesregierung die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV), um die Energieeffizienz weiter zu verbessern. Dies betrifft eine Effizienzklassifizierung von Elektroautos gemäß ihrem Stromverbrauch, umfassendere Information über die laufenden Kosten während der gesamten Nutzungsphase und die Erweiterung der Informationspflichten auf Gebrauchtwagen. Zudem werden die Informationsverpflichtungen im digitalen Raum gestärkt.
- Die Fahrzeugeffizienz wird perspektivisch als Kriterium in das Förderprogramm für E-Pkw aufgenommen und bei deren Besteuerung berücksichtigt.
- Auf europäischer Ebene setzt sich die Bundesregierung für die Ergänzung der Pkw-Flottengrenzwerte um eine Energieeffizienzmetrik und nach 2035 für eine Weiterführung als Effizienzregulierung ein.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinettsstück Verkehrswende*, Kapitel 3.1.

## 2.13 European Green Deal und Clean Industrial Deal (917-918)

**Koalitionsvertrag:** „Der European Green Deal und der Clean Industrial Deal müssen weiterentwickelt werden, um Wettbewerbsfähigkeit und Klimaschutz zusammenzubringen.“ (917-918)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Der Clean Industrial Deal kann als Instrument dienen, um die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen in der Transformation zu stärken und damit das Erreichen der Ziele des European Green Deal sowie der europäischen Klimaziele zu unterstützen.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung unternimmt konkrete Schritte, um die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen in der Transformation zu stärken und damit die Zielerreichung des European Green Deal zu unterstützen. Die Transformation zur Klimaneutralität wird dabei nicht als Hindernis verstanden, sondern als Garant der Wettbewerbsfähigkeit. Die Ambitionen des Green Deal werden beibehalten und durch den Clean Industrial Deal politisch flankiert.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinettsstück Verkehrswende*, Kapitel 2.1, 6.2.

## 3 Bundesministerium für Verkehr

### 3.1 Mobilität (Zeilen 806-809)

**Koalitionsvertrag:** „Mobilität ist soziale und ökonomische Voraussetzung für das Funktionieren und den Wohlstand unseres Landes und muss sich an Realitäten orientieren, bezahlbar, verfügbar und umweltverträglich sein.“ (806-808) ... „Wir ermöglichen Mobilität in Stadt und Land nach den Bedürfnissen der Menschen.“ (809)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Zugang zu sauberer, sicherer und bezahlbarer Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für Lebensqualität, soziale Teilhabe und gleichberechtigte Lebensverhältnisse in Stadt und Land. Deutschlands starke Ausrichtung auf das Auto ist nicht nur aus klima- und umweltpolitischer Sicht ein Nachteil. Vor allem Menschen, die über wenig Geld verfügen, weite Wege für den täglichen Bedarf zurücklegen müssen, auf Hilfe angewiesen sind oder weit entfernt von Angeboten des öffentlichen Verkehrs leben, sind von Mobilitätsarmut bedroht.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung folgt der Einsicht, dass eine bezahlbare, umweltverträgliche und verfügbare Mobilität für alle Menschen in Stadt und Land vor allem über den Umweltverbund am besten verfügbar gemacht wird. Deshalb stärkt sie insbesondere den öffentlichen Nahverkehr, auch im ländlichen Raum, mit einer Mobilitätsgarantie für Bus und Bahn. Der wachsende Trend zum Fuß- und Radverkehr wird über eine verbesserte Infrastruktur im Nahraum gewährleistet.
- Um auch die Nachfrageseite und damit das Mobilitätsverhalten der Menschen besser zu adressieren, setzt die Bundesregierung Förderprogramme für Länder und Kommunen ein, um zielgruppenspezifische Mobilitätsberatungen anbieten zu können.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 4.1-4.6.

### 3.2 Infrastruktur (807-818)

**Koalitionsvertrag:** „Die Infrastruktur muss leistungsfähig gemacht werden, um die Resilienz zu stärken und die Klimaziele zu erreichen.“ (807-809) ... „Es gilt ein Drei-Säulen-Modell aus Haushaltsmitteln, Nutzerfinanzierung und privatem Kapital, zum Beispiel über öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) in begrenztem Umfang. Es wird eine überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung garantiert. Die Autobahn GmbH wird begrenzt kreditfähig und ihr werden Lkw-Mauteinnahmen zur Verfügung gestellt (Einnahmekompetenz). Für die Straße werden Finanzmittel zur Auflösung des Sanierungsstaus insbesondere bei Brücken und Tunneln zur Verfügung gestellt.“ (811-816)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Es gehört zur Daseinsvorsorge des Staates, eine langfristig leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur bereitzuhalten. Je besser die Verkehrsinfrastruktur an

langfristigen Zielen wie der Klimaneutralität ausgerichtet wird, desto mehr werden die Investitionen Mehrwert für Wirtschaft und Gesellschaft schaffen.

#### **Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung orientiert sich bei der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur an einem Drei-Säulen-Modell aus Haushaltsmitteln, Nutzerfinanzierung und privatem Kapital. Bisherige reguläre Haushaltsmittel werden aufgestockt und durch Mittel aus dem Sondervermögen ergänzt.
- Zur Nutzerfinanzierung führt die Bundesregierung neben der Lkw-Maut eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut ein. Der Infrastrukturkostenbestandteil wird dort eingesetzt, wo die Infrastrukturkosten anfallen: beim jeweiligen Verkehrsträger.
- ❗ Anders als im Koalitionsvertrag (809-811) angekündigt, werden nicht vollständig geschlossene Finanzierungskreisläufe angestrebt: Die Preisbestandteile für Klima- und Umweltkosten werden auch für die Stärkung des klima- und umweltfreundlicheren Verkehrsträgers Schiene eingesetzt.
- Zur Mobilisierung von privatem Kapital nutzt die Bundesregierung Bundesinfrastrukturanleihen. Wichtig ist, dass deren Finanzierungskosten nicht über denen von gewöhnlichen Bundesanleihen liegen. Öffentlich-private Partnerschaften sind nicht sinnvoll, sofern die mit ihnen verbundenen Finanzierungskosten höher liegen als die ohne private Beteiligung.
- Die Autobahn GmbH erhält den Infrastrukturanteil der Mauteinnahmen, wird begrenzt kreditfähig und kann auf diese Weise überjährig, flexibel und verlässlich vor allem Brücken und Tunnel sanieren.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 1.1-1.2, 1.4.

### 3.3 Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung (680-702)

**Koalitionsvertrag:** „Deutschland muss auf dem Weg zur Planungs- und Baubeschleunigung mutige Wege gehen. Notwendig ist eine grundsätzliche Überarbeitung von Planungs-, Bau-, Umwelt-, Vergabe- und des (Verwaltungs-)Verfahrensrechts.“ (681-183) ... „Der identische, der erweiterte und der vollseitige Ersatzneubau bei Infrastrukturvorhaben soll von der Pflicht eines Planfeststellungsverfahrens ausgenommen werden.“ (692)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Infrastrukturvorhaben, die zum Ziel der Klimaneutralität 2045 passen, sollten schnell realisiert werden können. Aufwändige Planungs- und Genehmigungsverfahren für Bahnstrecken, den Ersatzneubau von Brücken oder Radschnellwege kosten Zeit und binden knappe Personalressourcen. Die Dauer der Verfahren, ihre engen rechtlichen Grenzen gerade beim Ersatzneubau oder Anpassungen im Bestand sowie ihre mangelnde Digitalisierung können von Politik und Verwaltung oft nicht nachvollziehbar begründet werden. Das schadet dem Vertrauen in Staat und Demokratie.

### Empfehlungen für die Umsetzung:

- ! Im Rahmen der Überarbeitung von Planungsverfahren wird – anders als im Koalitionsvertrag (853-854) angekündigt – auch die Bundesverkehrswegeplanung modernisiert. Folgende Planungsgrundsätze und Ziele für einen Bundesverkehrswege und Mobilitätsplan 2040 werden dabei verankert: Einhaltung der Klimaschutzziele, Substanzerhalt vor Neubau beim Straßenbau und Berücksichtigung intermodaler Alternativen.
- Nach den oben genannten Grundsätzen priorisierte Infrastrukturvorhaben beschleunigt die Bundesregierung durch vereinfachte Genehmigungsverfahren.
- Neben Verkehrswegeinfrastruktur beschleunigt die Bundesregierung auch Planung und Bau von Ladeinfrastruktur.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 1.4, 3.2.

## 3.4 Schienennetz: Finanzierung (819-826, 870-872)

**Koalitionsvertrag:** *„Investitionen in das deutsche Schienennetz werden gesteigert. Das gilt für Haupt- und Nebenstrecken sowie die Großknoten und die durch die Regionalisierungsmittel geförderten Großprojekte gleichermaßen. Der Infraplan wird als gesetzliches Steuerungsinstrument entwickelt und mit einer entsprechenden, verbindlichen Finanzierungszusage („Eisenbahninfrastrukturfonds“) versehen. Damit sichern wir die vom Eigentümer priorisierten Vorhaben.“ (819-823) ... „Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur soll neben dem Sondervermögen weiterhin aus dem Bundeshalt erfolgen, ergänzt durch Einnahmen aus den Trassenentgelten. Das Trassenpreissystem reformieren wir.“ (870-872)*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Die jahrzehntelange Unterfinanzierung und der Sanierungsstau haben zu teils erheblichen Qualitätsverlusten bei der Schieneninfrastruktur geführt. Die bisherige jährliche Bereitstellung der Mittel im Rahmen der Haushaltsbeschlüsse schafft nicht genug Sicherheit für Planungs- und Baufirmen. Daher ist eine auskömmliche, überjährige und verlässliche Finanzierung der Schieneninfrastruktur die Grundlage für den Beitrag der Schiene zur Verkehrswende.

### Empfehlungen für die Umsetzung:

- Die Bundesregierung löst den Investitionsstau bezüglich Schieneninfrastruktur zügig auf und setzt einen entsprechend großen Teil des Sondervermögens Infrastruktur dafür ein.
- Die Bundesregierung schafft über das Sondervermögen hinaus eine nachhaltige Finanzierungsarchitektur. Der genannte Eisenbahninfrastrukturfonds wird daher zusätzlich zu den Mitteln aus dem Sondervermögen mit Haushaltsmitteln, Nutzerentgelten und gegebenenfalls privatem Kapital ergänzt. Die Nutzerentgelte umfassen Trassen-, Stations- und Anlagenpreise sowie die Einnahmenbestandteile aus der Lkw-Maut, die sich aus der Bepreisung der Klima- und Umweltkosten ergeben. Analog wird mit einer einzuführenden fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut verfahren.
- Privates Kapital kann über Infrastrukturanleihen aufgenommen werden, die für den Bund keine höheren Finanzierungskosten bedeuten als gewöhnliche Bundesanleihen.

- Der Infraplan ist als Teil eines über einen Zeitraum von 20 bis 25 Jahren aufwachsenden Finanzierungskonzeptes zu sehen. Im Infraplan werden für die jeweils nächsten fünf Jahre die wichtigsten Schienenbauprojekte benannt und mit einer Finanzierungssicherheit durch den Eisenbahninfrastrukturfonds versehen.
- Das Trassenpreissystem reformiert die Bundesregierung so, dass knappe Trassen und überlastete Streckenabschnitte sinnvoll zugeteilt werden und dort, wo es freie Kapazitäten gibt, zusätzliche Zugfahrten angereizt werden. Kurzfristig wirkt sie den vor allem durch die Eigenkapitalerhöhungen hervorgerufenen Trassenpreisteigerungen effektiv entgegen.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 1.2-1.4.

### 3.5 Schienennetz: Deutschlandtakt und Digitalisierung (826-834)

**Koalitionsvertrag:** *„Durch gezielten Aus- und Neubau werden wir etappenweise und fahrplanorientiert einen integrierten stabilen Takt zwischen Nah- und Fernverkehr unter Einbeziehung des Schienengüterverkehrs (Deutschlandtakt) etablieren.“ (831-834) ... „Investitionen in die Digitalisierung werden mit einem Schwerpunkt auf Digitale Stellwerke und eine flächendeckende ETCS-Ausrüstung priorisiert, die fahrzeugseitige Ausstattung haben wir im Blick.“ (826-828)*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Der Schienenverkehr ist eine wichtige Stütze der Verkehrswende. Der Deutschlandtakt bietet als integraler Taktfahrplan die Möglichkeit, die Schieneninfrastruktur zielgerichtet auszubauen und als Alternative zum Pkw und zum Lkw attraktiver zu machen. Digitalisierung kann dabei helfen, auf den bestehenden Schienenstrecken mehr Züge fahren zu lassen.

#### **Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung setzt sich für die Operationalisierung des Deutschlandtaktes ein, indem sie konkrete Etappen definiert und verbindlich festschreibt. Die Etappen für die jeweils kommenden fünf Jahre werden im Infraplan festgehalten. Der Schienengüterverkehr wird in Form sogenannter Systemtrassen gestärkt.
- Die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der Schieneninfrastruktur erhöht sich durch die schnellere Digitalisierung von Stellwerken (DSTW) und die Ausrüstung der Strecken mit dem modernen europäischen Zugsicherungssystem (ETCS). Dazu gehören auch Investitionen in die entsprechende On-Board-Fahrzeugausrüstung. Die Bundesregierung hinterfragt die hierfür bisher veranschlagten Kosten des Programms Digitale Schiene Deutschland und entwickelt ein plausibles Konzept zu den Kosten, deren Finanzierung und Einführung. Denn der komplexe und teure Ausrollvorgang von ETCS sowie der Digitalisierung von Stellwerken erscheinen ohne konsistente Strategie unrealistisch.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 1.4, 5.3.

## 3.6 Bahnreform (862-874)

**Koalitionsvertrag:** *„Um sicherzustellen, dass das Geld des Bundes künftig bei der Schieneninfrastruktur ankommt, sich die Qualität des Schienenverkehrs deutlich verbessert und die Arbeitsplätze nachhaltig gesichert werden, wollen wir mittelfristig eine grundlegende Bahnreform umsetzen. Wir werden die DB InfraGO vom DB-Konzern weiter entflechten innerhalb des integrierten Konzerns. Hierzu sind sowohl personelle, rechtliche als auch organisatorische Maßnahmen zu ergreifen. Sowohl beim DB-Konzern als auch bei der InfraGO soll eine Neuaufstellung von Aufsichtsrat und Vorstand erfolgen mit dem Ziel, mehr Fachkompetenz abzubilden und eine Verschlankung zu erreichen. Der Fortbestand des BEAV zwischen DB-Konzern und InfraGO wird geprüft. Der konzerninterne Arbeitsmarkt bleibt erhalten.“ (864-870)*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Als Eigentümer des größten Eisenbahnverkehrsunternehmens, der Deutschen Bahn AG (DB AG), kann der Bund großen Einfluss auf die Entwicklung des Schienenverkehrs ausüben. Von ihm hängt es maßgeblich ab, wie effizient die öffentlichen Mittel eingesetzt werden, wie sehr die Schieneninfrastruktur dem Gemeinwohl dient und wie unterschiedliche Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Transportleistungen im Wettbewerb anbieten können.

### Empfehlungen für die Umsetzung:

- Um die Schiene besser für ein klimaneutrales Verkehrssystem aufzustellen, muss der Bund eine stärkere Rolle bei der Steuerung der DB AG, insbesondere der DB InfraGO AG einnehmen. Die Grundlage dafür ist eine Eigentümerstrategie sowie die Fortsetzung des Transformationsprozesses der InfraGO AG.
- Die Bundesregierung führt den Transformationsprozess der DB InfraGO weiter. Dazu wird der InfraGO über den Infraplan ein verbindliches Arbeitsprogramm vorgegeben, dessen Fortschritt über integrierte Kennzahlen überwacht wird. Der Infraplan basiert auf einem Zielbild für den Ausbau des deutschen Schienennetzes, das von der Bundesregierung auf Basis des Deutschlandtakts und der Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene festgelegt wird.
- Die Steuerbarkeit der DB InfraGO über den Bund verbessert sich auch durch eine weitere operative Loslösung von der Konzernmutter DB AG. Zu diesem Zweck wird der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag beendet und eine unabhängigere Besetzung des Aufsichtsrates der DB InfraGO ermöglicht. Der Aufsichtsratsvorsitzende der DB InfraGO darf zum Beispiel nicht mehr dem Konzernvorstand angehören.
- Die Bundesregierung formuliert überprüfbare Kriterien an die neue Gesellschaft bezüglich Transparenz, fairen Wettbewerbs und gemeinwohlorientierter Entwicklung des Schienennetzes. Erfüllt die DB InfraGO bis zur Mitte der 21. Legislaturperiode nicht die Kriterien, muss die vollständige Überführung in eine von der DB AG unabhängige, staatlichen Schienennetzgesellschaft die mögliche Folge sein.
- Zusätzlich zu den im Koalitionsvertrag angesprochenen Punkten ist es wichtig, dass die Bundesregierung eine Eigentümerstrategie für die gesamte DB AG entwirft und diese transparent macht. In dieser sollten die Grundsätze für die Entwicklung des deutschen

Schienennetzes sowie Kriterien und Ziele für die Entwicklung der Tochterunternehmen der DB AG definiert werden.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 1.4.

## 3.7 Schienengüterverkehr (847, 872-874)

**Koalitionsvertrag:** *„Wir wollen mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern“ (847) ... „Für DB Cargo prüfen wir, wie ihre Marktfähigkeit kurzfristig wiederhergestellt werden kann. Mit strategischen Partnern werden wir die Transformation des Einzelwagenverkehrs kombiniert mit einem Hub-System prüfen und entwickeln.“ (872-874)*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Der Schienengüterverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zum klimafreundlichen Transport und sollte die erbrachte Verkehrsleistung in Zukunft weiter ausbauen.

### Empfehlungen für die Umsetzung:

- Zur Verbesserung des Einzelwagenverkehrs treibt die Bundesregierung die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) voran. Stellt sich im Betrieb mit der Kupplung heraus, dass der Einzelwagenverkehr unwirtschaftlich bleibt, werden zukünftige staatliche Fördermittel auf die Stärkung des Kombinierten Verkehrs konzentriert – von einer langfristigen Einzelwagenverkehrsförderung ist abzusehen. Zusätzliche, innovative Maßnahmen wie die Bündelung von Gleisanschlüssen über Railports ermöglichen in der Zwischenzeit weitere Effizienzsteigerungen.
- Außerdem stärkt die Bundesregierung den Schienengüterverkehr insbesondere in bewährten Bereichen. Dazu gehören der Kombinierte Verkehr, aber auch Ganzzugverkehre mit stabilen oder wachsenden Transportgütern wie Autos oder Baustoffen. Konkret räumt die Bundesregierung dafür Wettbewerbshemmnisse gegenüber der Straße, wie die hohen Trassenpreise, aus dem Weg. Außerdem fördert sie Ausbau und Neuerrichtung von Umschlaganlagen und KV-Terminals.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 1.4, 5.3.

## 3.8 ÖPNV (3678-3680, 875-887)

**Koalitionsvertrag:** *„Wir wollen einen zuverlässigen, sicheren, sauberen und digitalisierten ÖPNV mit einer attraktiven Preis- und Tarifgestaltung in Stadt und Land.“ (3678-3680) ... „Zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) werden Bund und Länder die ÖPNV-Finanzierung auf eine neue gesetzliche Grundlage stellen und einen Modernisierungspakt starten. Die Regionalisierungsmittel sollen vorrangig als Bestellmittel für den Schienenpersonennahverkehr genutzt werden. Wir werden den Status quo sichern, steigende Kosten auffangen und Spielräume für neue Verkehre schaffen.“ (875-879) ... „Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wird vereinfacht und entbürokratisiert, für innovative Ansätze (zum Beispiel Magnetschwebebahn) geöffnet und der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen erleichtert. Die GVFG-Mittel werden wir schrittweise deutlich aufstocken und den Fördersatz erhöhen. Das Deutschlandticket wird über 2025*

*hinaus fortgesetzt. Dabei wird der Anteil der Nutzerfinanzierung ab 2029 schrittweise und sozialverträglich erhöht. Um Planungssicherheit für die Kunden beim Ticket, aber auch für Bund und Länder bei der Finanzierung zu gewährleisten, werden die Kosten für das Ticket nach einem festen Schlüssel aufgeteilt. Wir fördern die Flottenumrüstung auf klimaneutrale Busse im ÖPNV.“ (879-887)*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr entlastet Straßen, reduziert CO<sub>2</sub>-Emissionen und verbessert die Lebensqualität. Durch Vernetzung, Ausbau und Modernisierung wird er attraktiver und leistungsfähiger. Dadurch werden die soziale Teilhabe und die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen gestärkt und gleichzeitig der Autoverkehr reduziert.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung geht den geplanten Modernisierungspakt schnell an und greift dabei die Zwischenergebnisse der bisherigen Arbeiten auf. Die Planung zusätzlicher Verkehre orientiert sich dabei an den Studien von BMDV und VDV, die jährlich über zwei Prozent Ausweitung der Angebotsmenge im öffentlichen Linienverkehr ansetzen, sowie an einer schrittweisen Etablierung einer Mobilitätsgarantie.
- Die Ziele des Modernisierungspaktes und verbesserte Rahmenbedingungen für das Personal in der ÖPNV-Branche bilden die Grundlage für die Aufstockung der Regionalisierungsmittel. Die Bundesregierung prüft, ob Regionalisierungsmittel dort, wo zentrale Orte abseits von Bahnstrecken liegen, auch regionale Schnellbuslinien unterstützen können.
- Die Weiterentwicklung des GVFG, insbesondere das Aufstocken der Mittel, ermöglicht den notwendigen Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur. Die zügige Konkretisierung der Förderquoten und Mittelbereitstellung schafft mehr Planungssicherheit für Kommunen.
- Zu den innovativen Ansätzen, die unterstützt werden, zählen die Umrüstung bestehender S- und U-Bahn-Systeme auf vollautomatischen Betrieb und optisch spurgeführte Bussysteme (*autonomous rail rapid transit*).
- Das geplante Vorgehen zum Deutschlandticket wird rasch beschlossen, um Planungssicherheit herzustellen. Zusätzlich sucht die Bundesregierung mit den Ländern und Kommunen nach Spielräumen für ein bundesweit einheitliches, vergünstigtes Jugend- und Sozialdeutschlandticket.
- Die Bundesregierung belebt die Förderung klimaneutraler Busse zügig wieder und entwickelt sie weiter. Die Ladeinfrastruktur und der notwendige Um- und Ausbau von Bus-Betriebshöfen wird bei der Konzeption der Förderinstrumente mitberücksichtigt.
- Die Bundesregierung fördert Sharing-Angebote durch deren Einbindung in Mobilitätsdatenplattformen, den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur, ein bundesweites Register der Ride-Hailing- und Taxilizenzen, ein Förderprogramm für E-Carsharing-Flotten und die Unterstützung des ÖPNV. Zudem unterstützt sie den Austausch und die Vernetzung regionaler Akteure, um bewährte Lösungen zu verbreiten und gegenseitiges Lernen zu ermöglichen.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinettsstück Verkehrswende*, Kapitel 1.3-1.4, 2.4, 4.2, 5.2-5.3.

### 3.9 Ladeinfrastruktur (211-213, 887-889, 956-957, 1003)

**Koalitionsvertrag:** „Zudem ergreifen wir unter anderem folgende

*Maßnahmen: ... Den beschleunigten Ausbau und die Sicherstellung der Finanzierung eines flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladenetzes und des Schnellladenetzes für PKW und LKW und die stärkere Förderung des gewerblichen Depotladens.“ (211-213) ... „Den flächendeckenden Ausbau von Pkw- und Lkw-Ladeinfrastruktur treiben wir voran und erhöhen die Förderung. Das Laden an Betriebshöfen und Depots beziehen wir ein. Bei öffentlichen Ladesäulen sorgen wir für Preistransparenz und technische Vereinheitlichung.“ (887-889) ... „Wir wollen Unternehmen und Verbraucher in Deutschland dauerhaft um mindestens fünf Cent pro kWh mit einem Maßnahmenpaket entlasten.“ (956-957) ... „(...) das Laden am Arbeitsplatz werden wir unterstützen.“ (1003).*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Die Ladeinfrastruktur ist ein Schlüsselfaktor für den Aufbau eines starken Heimatmarkts für Elektrofahrzeuge. Eine bessere Preistransparenz ist eine Voraussetzung für niedrigere Ladepreise und höhere Nutzerfreundlichkeit. Das Laden am Arbeitsplatz ist besonders wichtig für Pkw-Besitzer:innen, die in Mietshäusern wohnen und keinen eigenen Stellplatz haben. Als Transitland braucht Deutschland schnell ein lückenloses Netz an Ladeinfrastruktur für Lkw.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung verfolgt die Umsetzung des Masterplans Ladeinfrastruktur mit Priorität und orientiert sich dabei an den Zielen der Leitstelle Ladeinfrastruktur für 2030. Dafür intensiviert sie die Koordination zwischen allen für Ladeinfrastruktur wichtigen Ministerien, insbesondere um die energiewirtschaftlichen Rahmenbedingungen für weitere Investitionen auszugestalten.
- Um den flächendeckenden Ausbau und das Laden unter anderem am Arbeitsplatz zu fördern, erwirkt sie eine schnelle Verabschiedung des neuen Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes. Das ist eine Bedingung dafür, dass Arbeitgeber, Supermärkte und Tankstellenbetreiber in mehr Ladeinfrastruktur investieren.
- Die Bundesregierung nimmt Initiativen für mehr Preistransparenz und technische Vereinheitlichung zügig in Angriff. In diesem Zusammenhang ist es notwendig, dass sie auch ein Konzept für preisgünstiges Laden für Pkw ohne eigenen Stellplatz erarbeitet und sicherstellt, dass die Entlastungen beim Strompreis an die Verbraucher:innen weitergegeben werden.
- Um eine flächendeckende, bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur für Lkw zu erreichen, unterstützt die Bundesregierung die weitere Finanzierung öffentlicher Lkw-Ladeinfrastruktur auf Bundesflächen und auf Flächen Dritter sowie die Förderung des gewerblichen Schnellladens in Betrieben.
- Insbesondere kleinere Logistikunternehmen unterstützt sie dabei, die hohen Vorabinvestitionen für die Umstellung auf E-Lkw zu leisten, etwa durch bessere Abschreibungsmöglichkeiten und vor allem mit Zuschüssen zum Aufbau von Ladeinfrastruktur für E-Lkw in den Betrieben (Depot-Laden).

- Zusätzlich fördert sie das Erstellen von Ladeinfrastrukturkonzepten in Kommunen mit dem Ziel, Ladeinfrastruktur für eine zu 100 Prozent elektrische Fahrzeugflotte zu planen. Das Programm orientiert sich an der bisherigen Finanzierung von Green-City-Plänen. Die Bundesregierung richtet ebenfalls ein Förderprogramm für E-Carsharing-Flotten ein. Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 2.4, 3.2.

## 3.10 Autonomes Fahren (216, 889-891)

**Koalitionsvertrag:** „Wir werden die Voraussetzungen dafür schaffen, dass autonomes Fahren in den Regelbetrieb kommt.“ (216) ... „Wir machen Deutschland zum Leitmarkt für autonomes Fahren und werden mit den Ländern Modellregionen entwickeln und mitfinanzieren.“ (889-891)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Automatisierte Fahrzeuge können den ÖPNV flexibler und leistungsstärker machen – besonders in ländlichen Regionen oder zu Randzeiten. Sie ermöglichen dichte Takte im Bus- und Bahnverkehr, ergänzen bestehende Linienangebote um On-Demand-Shuttles und erleichtern so den Umstieg vom Auto in den Umweltverbund. Die Technologie bietet dabei auch großes Potenzial für die deutsche Mobilitätswirtschaft.

### **Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung initiiert gemeinsam mit Ländern und Kommunen strategisch ausgewählte Modellregionen für autonomes Fahren. Diese decken unterschiedliche Raumtypen, insbesondere ländliche Räume, ab. In den Regionen werden zügig autonome Fahrzeuge unterschiedlicher Größe in den Realbetrieb überführt, um vielfältige Anwendungsfälle unter Alltagsbedingungen zu erproben. Bund und Länder treten dabei als Ankerkunden auf und setzen gezielt Fördermittel ein, um verkehrliche Effekte zu validieren, Skaleneffekte zu nutzen, den Aufwand für nachfolgende Regionen und durch eine größere Anzahl beschaffter Fahrzeuge die Stückkosten zu senken. So wird eine belastbare Nachfrage aufgebaut und der Übergang in die Serienentwicklung und -produktion unterstützt.
- Die Bundesregierung nutzt autonomes Fahren vor allem dafür, den ÖPNV zu stärken. Die Integration autonomer Linien- und Bedarfsverkehre verbessert die Zuverlässigkeit und Attraktivität des ÖPNV. Sie schafft barrierearme Mobilitätsangebote für alle Bevölkerungsgruppen und trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Die Automatisierung von S- und U-Bahnen fördert sie mithilfe aufgestockter GVFG-Mittel. So wachsen Zuverlässigkeit und Beförderungskapazitäten.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 5.3.

## 3.11 Sicherheit (840-841)

**Koalitionsvertrag:** „Im Straßenverkehr orientieren wir uns am Zielbild der Vision Zero.“ (840-841)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Sicherheit im Verkehr rettet Leben und schützt vor Verletzungen. In Deutschland sterben jedes Jahr immer noch fast 3.000 Menschen im

Straßenverkehr. Besondere Sicherheitsvorkehrungen sind mit Blick auf Menschen aus vulnerablen Gruppen wie Kinder, Jugendliche und Senior:innen notwendig.

#### **Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung stellt neben das Prinzip der Gefahrenabwehr die Prinzipien von Prävention und Prognose bei der kommunalen Verkehrsplanung: Sie fasst die unübersichtliche Norm des Paragraphen 45, Absatz 9 StVO, neu und streicht Paragraf 45, Absatz 9, Satz 3 StVO.
- Die Bundesregierung definiert Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit. Sie ermöglicht den Kommunen, in Ausnahmefällen Tempo 50 an Hauptverkehrsstraßen anzuordnen, solange dies die Sicherheit nicht beeinträchtigt. Die Bundesregierung führt außerdem eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung von höchstens 130 km/h auf Autobahnen und von höchstens 80 km/h auf Landstraßen ein.
- Die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse von nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden, Senior:innen, Kindern und Jugendlichen werden der Maßstab für verkehrliche Planungen in Bund, Ländern und Kommunen. So kann gewährleistet werden, dass alle Personen gut und sicher mobil sein können.
- Für temporäre oder permanente Schulstraßen schafft die Bundesregierung eine Anordnungsgrundlage in der StVO.
- Die Bundesregierung vereinheitlicht Bußgelder für Verkehrsverstöße und erhöht diese auf europäisches Niveau. Insbesondere bei schweren Geschwindigkeitsverstößen werden in Deutschland weitere, im Ausland bereits erfolgreiche Sanktionen eingeführt – darunter die Fahrzeugbeschlagnahmung und -versteigerung oder auch Freiheitsstrafen. Die Bundesregierung schafft die Rechtsgrundlage für eine bundesweite Anwendung der sogenannten Section Control und treibt ihre Umsetzung voran.
- Sie setzt sich auf EU-Ebene für den verpflichtenden Einbau von Abbiegeassistenten bei Pkw ein, so wie es bereits für neue Lkw gilt, und fördert national das Nachrüsten. Auch aus Sicherheitsgründen unterstützt die Bundesregierung auf EU-Ebene den Hochlauf beim autonomen Fahren.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinettsstück Verkehrswende*, Kapitel 4.4-4.5.

## 3.12 Rad- und Fußverkehr (841-842)

**Koalitionsvertrag:** „Den Rad- und Fußverkehr werden wir als Bestandteil nachhaltiger Mobilität stärken und fördern.“ (841-842)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Aktive Mobilitätsformen sind integraler Teil eines attraktiven Umweltverbunds und unverzichtbare Elemente einer erschwinglichen und gesundheitsfördernden Mobilität für alle. Die dringend notwendige Anpassung der Städte an die Folgen des Klimawandels durch Entsiegelung für mehr blau-grüne Infrastruktur macht öffentliche Räume zudem auch für aktive Mobilität attraktiver und erhöht urbane Lebensqualität.

#### **Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung setzt die bereits 2021 von der Verkehrsministerkonferenz beschlossene Fußverkehrsnovelle um.
- Sowohl die im Februar 2025 beschlossene Nationale Fußverkehrsstrategie als auch der aktuelle Nationale Radverkehrsplan 3.0 werden mit messbaren Zielsetzungen für 2035 und 2040 weiterentwickelt und konsequent umgesetzt.
- In Abstimmung mit Ländern und Kommunen koordiniert die Bundesebene zu diesem Ziel eine Abschätzung der Ausbau- und Investitionsbedarfe für ein bundesweites Radwegenetz. Dieses fördert den Klima- und Umweltschutz, nimmt auch den ländlichen Raum in den Blick und beinhaltet auf relevanten Verbindungen auch alltagstaugliche Radschnellwege. Eine bequeme und sichere Anbindung des Radverkehrs an den ÖPNV wird dabei ebenfalls berücksichtigt – besonders auf Stadt-Umlandverbindungen.
- Für Fuß- und Radverkehr stellt die Bundesregierung einfach abrufbare, mittelfristig gesicherte Investitionsmittel zur Verfügung (Investitionsfonds oder -programme). Die bestehende Förderlandschaft wird deutlich vereinfacht. Das Investitionsvolumen wird dabei insgesamt erhöht.
- Die Bundesregierung erkennt die wichtige Rolle an, die körperliche Mobilität im Alltag für Wohlbefinden und Gesundheit spielen. Auch in diesem Sinne verstärkt sie die Förderung von Rad- und Fußverkehr und öffnet den Kommunen weitere rechtliche Spielräume, um möglichst attraktive und sichere Bedingungen für die aktive Mobilität zu schaffen. Damit folgt sie auch der Bundesrahmenempfehlung, welche die Nationale Präventionskonferenz gemäß Paragraph 20d Absatz 3 Sozialgesetzbuch V verfasst hat.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinettsstück Verkehrswende*, Kapitel 1.3, 4.5-4.6.

### 3.13 Städtebauförderung (796)

**Koalitionsvertrag:** *„Das Finanzvolumen der Städtebauförderung wird schrittweise verdoppelt.“ (796)*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Mit Hilfe der Städtebauförderung können gestalterisch und planerisch gut integrierte Verkehrsprojekte gefördert werden, die unter anderem die Erreichbarkeit von Innenstädten und Quartieren, aber auch die Aufenthaltsqualität, die Attraktivität als Einzelhandelsstandort oder das lokale Mikroklima verbessern. Die hohe Gestaltungsqualität stärkt die Akzeptanz der Maßnahmen.

#### **Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung vereinfacht die Förderung von verkehrlichen Maßnahmen im Rahmen von städtebaulichen Projekten beziehungsweise Konzepten.

### 3.14 Ländliche Regionen (1169)

**Koalitionsvertrag:** *„Wirtschaft, Mobilität, Klimawandel, Gesundheit, Verkehr, Umwelt und Vereinsleben sind weitere Beispiele für wichtige Handlungsfelder, die wir aktiv gestalten müssen,*

*um eine lebenswerte und nachhaltige Zukunft für alle Generationen in ländlichen Regionen zu sichern. Attraktive ländliche Räume sind wichtig für den gesellschaftlichen Zusammenhalt und für die Akzeptanz unserer gelebten Demokratie.“ (1169-1173)*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Saubere, sichere und bezahlbare Mobilität für alle zu gewährleisten, ist in ländlichen Regionen eine besondere Herausforderung. Das private Auto wird hier weiterhin eine wichtige Rolle spielen, aber elektrisch und in Kombination mit lokalen Lösungen für die Erzeugung und Speicherung von erneuerbarem Strom. Im öffentlichen Verkehr können flexible Rufbusse und automatisierte Fahrdienste das Angebot deutlich verbessern.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- In Form einer Mobilitätsgarantie definiert die Bundesregierung gemeinsam mit Ländern, Kommunen und der Öffentlichkeit Qualitätsziele für den ÖPNV in ländlichen Gebieten. Ein deutschlandweites Monitoring des öffentlichen Verkehrs und ein Finanzierungsinstrument, das auf die speziellen Bedürfnisse ländlicher, strukturschwacher Regionen zugeschnitten ist, ermöglichen das schrittweise Erreichen dieser Qualitätsziele.
- Die Bundesregierung unterstützt Landkreise und Kommunen bei Aufbau und Koordination von Angeboten wie mobilen Supermärkten, Arztpraxen und Bürgerämtern und fördert diese dort, wo sie sich wirtschaftlich nicht selbst tragen können. Außerdem fördert und ermöglicht sie die Digitalisierung, um wesentliche private und staatliche Dienstleistungen zu den Menschen zu bringen und dabei auch Verkehrsaufkommen zu vermeiden.
- Die Bundesregierung ruft einen Innovationswettbewerb für ländliche Elektromobilität und Sektorenkopplung ins Leben. Ausgezeichnet werden Projekte, die erfolgreich Elektromobilität mit dezentral erzeugten erneuerbaren Energien, Speichertechnologien und Digitalisierung verbinden und so die Mobilität und den Verkehr in ländlichen Regionen modernisieren und sichern.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinettsstück Verkehrswende*, Kapitel 4.2-4.3, 5.3.

## 4 Bundesministerium der Finanzen

### 4.1 Reform Schuldenbremse (Zeilen 1613-1616)

**Koalitionsvertrag:** *„Wir werden eine Expertenkommission unter Beteiligung des Deutschen Bundestages und der Länder einsetzen, die einen Vorschlag für eine Modernisierung der Schuldenbremse entwickelt, die dauerhaft zusätzliche Investitionen in die Stärkung unseres Landes ermöglicht. Auf dieser Grundlage wollen wir die Gesetzgebung bis Ende 2025 abschließen.“* (1613-1616)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Investitionen in die Verkehrswende erhöhen heute die Kosten für die Gesellschaft, erhalten aber mittel- und langfristig Wohlstand. Eine Reform der Schuldenbremse vergrößert die Möglichkeit, zukünftige Profiteure von Verkehrswendeinvestitionen an der Finanzierung zu beteiligen.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung modernisiert die Schuldenbremse so, dass neben gewöhnlichen Haushaltsmitteln und verkehrsbezogenen Einnahmen wie aus einer Pkw-Maut zusätzliche Bundesanleihen für Klimaschutzinvestitionen aufgenommen werden können. Voraussetzung dafür ist, dass zukünftige Generationen sich als Nutznießer dieser Investitionen sinnvoll an der Finanzierung beteiligen lassen. Die Entscheidung für zusätzliche Schulden sollte mit parlamentarischer Mehrheit möglich sein, wenn ihre Verwendung der Erreichung grundgesetzlicher Ziele dient.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 1.2.

### 4.2 Grundsätze der Haushaltspolitik (1617-1647)

**Koalitionsvertrag:** *„Tragfähige Staatsfinanzen sind elementare Voraussetzungen für einen funktionsfähigen Staat. Wir stehen für eine Haushalts- und Finanzpolitik, die die Grundlage für die Zukunftsfähigkeit unserer Gesellschaft ist. ... Solide Finanzen sind auch ein Gebot der Generationengerechtigkeit.“* (1619-1623) ... *„Alle Subventionen werden wir einer eingehenden Prüfung unterziehen.“* (1639) ... *„Wir wollen alle Förderprogramme auf ihre Zielgerichtetheit und Wirksamkeit hin überprüfen und die Förderkulisse insgesamt effektiver ausrichten.“* (1644-1645)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Subventionen und Privilegien, die umweltschädliche Aktivitäten und Technologien begünstigen, belasten den öffentlichen Haushalt durch höhere Ausgabe oder geringere Einnahmen. Ein zentrales Element einer langfristig tragfähigen staatlichen Finanzarchitektur ist es deshalb, solche Subventionen und Privilegien abzubauen.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Im Rahmen der Überprüfung von Subventionen erwägt die Bundesregierung eine Reform der derzeit pauschalen steuerlichen Bemessung des geldwerten Vorteils bei der privaten Nutzung

von Dienstwagen. Die bestehende Regelung hat faktisch den Charakter einer Subvention, von der überwiegend einkommensstarke Beschäftigte profitieren. Eine pragmatische Lösung wäre die Erhöhung des pauschal zu versteuernden geldwerten Vorteils für Verbrennerfahrzeuge von aktuell 1 Prozent auf 1,5 Prozent.

- ❗ Anstatt, wie im Koalitionsvertrag (1484-1485) angekündigt, die Pendlerpauschale ab dem ersten Kilometer zu erhöhen, wandelt die Bundesregierung sie im Rahmen der Überprüfung von Subventionen in ein einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld um. Das Mobilitätsgeld wird bei der Einkommensteuerveranlagung direkt von der Steuerschuld abgezogen. Während sich bei der Pendlerpauschale die Steuerersparnis aus der Höhe des Einkommensteuersatzes ableitet und Personen mit höherem Einkommen mehr sparen als Menschen mit niedrigerem Einkommen, ist die Steuerersparnis durch das Mobilitätsgeld unabhängig vom Einkommen.
- Eine klimapolitisch wirksame Kfz-Besteuerung setzt direkt bei der Erstzulassung ein starkes Preissignal für den Kauf von emissionsarmen Pkw. E-Pkw bleiben vorerst von der Kfz-Steuer befreit, der Steuerbetrag für Verbrenner erhöht sich schrittweise mit zunehmendem CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinettsstück Verkehrswende*, Kapitel 2.4, 4.1.

## 4.3 Sondervermögen Infrastruktur (1648-1679)

**Koalitionsvertrag:** *„Eine funktionierende Infrastruktur ist die Basis für Wohlstand, gesellschaftlichen Zusammenhalt und die Zukunftsfähigkeit unseres Landes. ... Mit dem Sondervermögen Infrastruktur werden wir unser Land in den kommenden Jahren systematisch modernisieren. ... Die Schaffung eines 500 Milliarden Euro starken Sondervermögens für Infrastruktur und Klimaneutralität soll eine entscheidende Weichenstellung für eine langfristige, positive wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung Deutschlands sein.“ (1649-1658) ... „Es ist ein Gebot der Generationengerechtigkeit, verantwortungsvoll mit dem Geld umzugehen, Wachstum zu schaffen und Vertrauen in die Problemlösungskompetenz des Staates zurückzugewinnen.“ (1664-1666)*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Die Schuldenbremse des Bundes hat notwendige Investitionen in Substanzerhalt und Ausbau des Schienennetzes in Deutschland erschwert. Das grundgesetzliche Sondervermögen jenseits der Schuldenbremse ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer nachhaltigen Finanzierungsarchitektur für die Verkehrswende.

### Empfehlungen für die Umsetzung:

- Die Bundesregierung versteht das Sondervermögen als Baustein einer nachhaltigen Finanzierungsarchitektur für Infrastruktur und Klimaschutz. Verkehrsinfrastruktur ist dabei eine von zahlreichen drängenden Investitionsaufgaben.
- Ergänzend zum geplanten Sondervermögen entwickelt die Bundesregierung eine ganzheitliche, auch mittel- und langfristig tragfähige Finanzierungsarchitektur für den Verkehrsbereich. Ein Verkehrsinfrastrukturfonds – perspektivisch idealerweise intermodal für Schiene, Straße und Wasserstraße – spielt dabei die zentrale Rolle. Der Fonds wird überjährig und intermodal ausgestaltet, um Investitionen in die Schienen- und Straßeninfrastruktur sowie in Schleusen flexibel tätigen zu können.

- Um eine verlässliche Planung zu ermöglichen und Bedarfskonkurrenz zu minimieren, werden Mittel aus dem Fonds anteilig Untertöpfen zugewiesen und mit einer verbindlichen Planung verbunden – so wie im Falle des im Koalitionsvertrag genannten Eisenbahninfrastrukturfonds und des Infraplans.
- Insbesondere bei der Straßeninfrastruktur, aber auch bei Schienen und Wasserstraßen räumt die Bundesregierung dem Substanzerhalt Priorität ein.
- Der Infrastrukturfonds bietet eine übergeordnete Finanzierungsstruktur und speist sich aus verschiedenen Einnahmequellen: aus Haushaltsmitteln, staatlichen Krediten und Maut-Einnahmen.

## 4.4 Sanierung des Klima- und Transformationsfonds (KTF) (1696-1707)

**Koalitionsvertrag:** *„Die Digitalisierung und die Elektrifizierung finanzieren wir aus dem KTF.“ (829-830) ... „Wir konzentrieren den Klima- und Transformationsfonds auf die zentralen Herausforderungen auf dem Weg zur Klimaneutralität. Wir werden die Effizienz der Mittelvergabe steigern und stärker an den Kriterien der CO<sub>2</sub>-Vermeidung und des sozialen Ausgleichs ausrichten.“ (1697-1699) ... „Die Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung geben wir an Verbraucherinnen und Verbraucher und die Wirtschaft zurück: durch eine spürbare Entlastung beim Strompreis und durch die Förderung von Investitionen in die Klimaneutralität.“ (1702-1704)*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Auch nach den grundgesetzlichen Änderungen zur Errichtung eines Sondervermögens bleibt es wichtig, verlässlich und gezielt zusätzliche finanzielle Mittel für die Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen bereitzustellen. Hierzu dient der Klima- und Transformationsfonds (KTF).

### **Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Der KTF wird für die Finanzierung von Maßnahmen genutzt, die einen wesentlichen Beitrag für die Transformation zur Klimaneutralität leisten. Entsprechend dieser Maßgabe werden im Verkehrsbereich vor allem Maßnahmen und Instrumente zur beschleunigten Elektrifizierung finanziert.
- ❗ Investitionen, die in erster Linie der Daseinsvorsorge dienen, sollten nicht über den KTF, sondern über den Infrastrukturteil des Sondervermögens finanziert werden. Dies betrifft zuvorderst Investitionen in die Schieneninfrastruktur und auch deren Digitalisierung (anders als im Koalitionsvertrag (830) angedeutet).
- Den Kriterien der CO<sub>2</sub>-Vermeidung und des sozialen Ausgleichs werden insbesondere solche Maßnahmen gleichermaßen gerecht, die Haushalte mit geringem und mittlerem Einkommen gezielt mit Mitteln aus dem KTF beim Umstieg auf emissionsarme Technologien – wie Elektro-Pkw – unterstützen.

## 4.5 Kommunale Einnahmen (3629-3633)

**Koalitionsvertrag:** *„Es braucht eine grundsätzliche und systematische Verbesserung der Kommunalfinanzen jenseits von Förderprogrammen. Wir wollen eine Verstärkung und Verlässlichkeit der kommunalen Einnahmen und mehr kommunale finanzielle Autonomie und Gestaltungsmöglichkeiten. Im Falle einer Weiterentwicklung der Gewerbesteuer sichern wir die Einnahmen der Kommunen.“ (3630-3633) ... „Wir orientieren uns am Grundsatz der Veranlassungskonnexität“. (3623-3628)*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Kommunen betreiben einen Großteil der Verkehrsinfrastruktur und spielen eine wichtige Rolle in der Umsetzung der Verkehrswende. Gleichzeitig sind viele Kommunen in Deutschland hoch verschuldet und haben zu geringe Möglichkeiten, den Erhalt und den Ausbau ihrer Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren. Es fehlen Gelder, die sie über einen mehrjährigen Zeitraum selbstbestimmt einsetzen können.

### **Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Für eine insgesamt bessere finanzielle Handlungsfähigkeit der Kommunen erhöht der Bund den Anteil der Kommunen an den Einnahmen aus den Gemeinschaftssteuern, wie etwa Lohnsteuer, Körperschaftsteuer und Umsatzsteuer.
- Der Grundsatz der Konnexität wird auch für bereits an die Kommunen vergebene, aber bislang nicht abgegoltene Aufgaben eingeführt. Für diese wird eine nachträgliche Finanzierung gefunden.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 1.3.

## 4.6 Kommunale Förderprogrammstruktur (3650-3656)

**Koalitionsvertrag:** *„Wir evaluieren und konzentrieren die kommunale Förderprogrammstruktur und optimieren sie mit Blick auf Ziel und Wirkung. Wir vereinfachen die Beantragung und Umsetzung, reduzieren die Nachweispflicht und ermöglichen den vorzeitigen Maßnahmenbeginn. Dies muss zukünftig komplett digital erfolgen. Wir reduzieren den Kontrollaufwand durch risikoorientierte Stichprobenverfahren. Die dadurch freiwerdenden Mittel werden über einen geeigneten Schlüssel innerhalb der bestehenden verfassungsrechtlichen Finanzbezüge direkt an die Kommunen pauschal ausgekehrt.“ (3651-3656)*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Die kommunale Förderprogrammstruktur hat einen großen Einfluss auf die finanzielle Handlungsfähigkeit von Städten und Gemeinden – unter anderem bei Projekten für die Gestaltung der Mobilität vor Ort. Die ineffiziente und unübersichtliche Förderlandschaft mit rund 900 Bundes- und Landesprogrammen belastet die Kommunen mit bürokratischem Aufwand, etwa bei der Beantragung und dem Abrufen der Fördermittel sowie dem Nachweis ihrer Verwendung.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Damit die Kommunen stärker eigenverantwortlich agieren können, erhalten sie in Summe mehr und vor allem pauschal abrufbare, mittelfristig planbare finanzielle Mittel – ähnlich einer von dem konjunkturell schwankenden Steueraufkommen unabhängigen Grundfinanzierung.
- Von den 100 Milliarden Euro aus dem Sondervermögen an die Bundesländer kommt der weitaus überwiegende Teil den Kommunen zugute. Die Mittel werden gezielt auch für finanzschwache Kommunen bereitgestellt, Vorgaben zur Ko-Finanzierung entfallen. Damit können die Mittel rasch an die Kommunen fließen, wo der Investitionsstau besonders hoch ist.
- Die Bundesregierung schafft darüber hinaus ein für die nächsten Jahre vorhersehbares und unbürokratisches Sanierungs- und Investitionsprogramm für Kommunen. Die jährlichen Mittel könnten beispielsweise nach zu definierenden Indikatoren auf die Länder und von diesen fair auf die Kommunen verteilt werden, wobei Anträge und Genehmigungen entfallen. Damit würde erheblich Bürokratie eingespart werden.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 1.3.

## 5 Bundesministerium für Digitalisierung und Staatsmodernisierung

### 5.1 Handlungsfähiger Staat (Zeilen 53-59)

**Koalitionsvertrag:** „Wir wollen einen funktionierenden, handlungsfähigen Staat, der digitaler und effizienter als bisher arbeitet.“ (55-56)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** In vielen Bereichen sind die Arbeitsweisen der Behörden – oder die rechtlichen Vorgaben, unter denen diese arbeiten – veraltet. Das erzeugt hohen Aufwand und Kosten, erhöht den Personalmangel und geht oft an den Bedarfen der kommunalen Praxis, von Bevölkerung und Unternehmen vorbei. Ein Beispiel dafür sind die Rechtsgrundlagen zur Steuerung und Kontrolle des ruhenden Verkehrs (Parkraummanagement).

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung treibt eine Rechtsgrundlage für die digital unterstützte Parkraumkontrolle auf Basis der im April 2025 vom Bundesrat beschlossenen Änderung des StVG voran. Zur Einführung sozialer Abstufungen der Gebühren für Bewohnerparkausweise werden rechtssichere und einheitliche Kriterien geschaffen. Das Bewohnerparken wird auch für im Quartier ansässige Handwerksbetriebe geöffnet. Zudem bevorzugen die Bundesregierung die gewerbliche Nutzung von Ladezonen und erweitert sie zu Service-Zonen, sodass diese auch vom Handwerk, Pflegediensten und anderen Wirtschaftsbetrieben genutzt werden können.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinettsstück Verkehrswende*, Kapitel 4.4, 5.1.

### 5.2 Experimentierklauseln stärken (1878-1883)

**Koalitionsvertrag:** „Durch Öffnungs- und Experimentierklauseln in neuen und bestehenden Gesetzen sowie durch Reallabore und Abweichungsrechte werden wir die Innovationskraft Deutschlands fördern und unsere Gesetzgebung verbessern. Dies dient insbesondere der Stärkung der Gestaltungsmöglichkeiten von Bund, Ländern und Kommunen. Zur Vorbereitung eines „Bundesexperimentiergesetzes“ wollen wir unverzüglich nach Regierungsübernahme einen Ideenwettbewerb für Länder und Kommunen starten.“ (1879-1883)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** In den Kommunen besteht viel Innovationsbereitschaft, die unter dem derzeitigen Straßenverkehrsrecht nur unzureichend genutzt werden kann.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung stärkt die Handlungsfreiheit der Kommunen in der Verkehrsplanung dadurch, dass die Öffnungs- und Experimentierklauseln explizit auch für das Straßenverkehrsrecht vorgesehen werden.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinettsstück Verkehrswende*, Kapitel 4.4.

## 5.3 Mobilitätsdaten (892-894, 2172-2173)

**Koalitionsvertrag:** „Um die Nutzung von Mobilitäts-, Fahrzeug- und Lkw-Mautdaten zu ermöglichen, werden wir die Rahmenbedingungen weiterentwickeln. Die Mobilitätsangebote auf den unterschiedlichen Verkehrsträgern werden wir besser vernetzen.“ (892-894) ... „Wir definieren Ebenen übergreifend offene Schnittstellen, offene Standards und treiben Open Source mit den privaten und öffentlichen Akteuren im europäischen Ökosystem gezielt voran, ...“ (2172-2173).

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Mobilitätsdaten ermöglichen eine präzisere Planung, Steuerung und Bewertung von Verkehrsmaßnahmen. Sie werden den Zugang etwa zu ÖPNV und Elektromobilität vereinfachen und neue Geschäftsmodelle ermöglichen. Eine durch Mobilitätsdaten gestützte Verkehrspolitik ist zentral für eine wirksame und transparente Verkehrswende.

### Empfehlungen für die Umsetzung:

- Die Bundesregierung übernimmt eine steuernde Rolle beim Schaffen der Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten für die Öffentlichkeit, die Verwaltung, die Mobilitätswirtschaft und die Forschung (beispielsweise Daten zur Echtzeit-Belegung von Ladesäulen, Fahrgastzahlen und Verkehrszählungen an Straßen). Sie etabliert ein kontinuierliches, deutschlandweites Monitoring des öffentlichen Verkehrsangebots mittels Open-Source-Daten.
- Die Daten bilden auch die Grundlage, um Qualitätsziele für den ÖPNV zu etablieren und das gemeinsame Hinarbeiten von Kommunen, Ländern und Bund auf eine deutschlandweite Mobilitätsgarantie zu moderieren. Die Mobilithek des Bundesverkehrsministeriums wird als zentrale Datenplattform weiterentwickelt.
- Die Informationen der bisher in Abständen von mehreren Jahren erscheinenden Studie *Mobilität in Deutschland* werden durch jährliche Erhebungen der Alltagsmobilität und kontinuierlich erhobene Verkehrsdaten ergänzt.
- Den Entwurf für ein Mobilitätsdatengesetz entwickelt die Bundesregierung weiter und berücksichtigt dabei auch die besonderen Bedürfnisse von Datenbereitstellern, die im Wettbewerb stehen.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 5.1.

## 6 Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit

### 6.1 Emissionshandel (CO<sub>2</sub>-Bepreisung) (Zeilen 916-932)

**Koalitionsvertrag:** „Wir halten am System der CO<sub>2</sub>-Bepreisung als zentralem Baustein in einem Instrumentenmix fest. Wir treiben den Emissionshandel europäisch und international voran und gewinnen weitere Länder für eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung. Besonders die Wettbewerbsfähigkeit unserer Volkswirtschaft und die soziale Akzeptanz haben wir dabei im Blick und verfolgen eine ökonomisch tragfähige Preisentwicklung. Wir unterstützen die Einführung des ETS 2, um europaweit gleiche Bedingungen zu schaffen. Dabei wollen wir einen fließenden Übergang des deutschen BEHG in das ab 2027 europäisch wirkende Emissionshandelssystem (ETS 2) gewährleisten. Dabei werden wir uns für Instrumente einsetzen, die CO<sub>2</sub>-Preissprünge für Verbraucherinnen und Verbraucher und Unternehmen vermeiden. Zur Unterstützung besonders belasteter Haushalte nutzen wir hierzu auch die Mittel des Europäischen Klimasozialfonds. Die CO<sub>2</sub>-Einnahmen geben wir an die Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen zurück.“ (927-928)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Ein CO<sub>2</sub>-Preis auch in den Sektoren Verkehr und Wärme ist unverzichtbarer Bestandteil einer erfolgreichen Klimaschutzpolitik. Er setzt ökonomische Anreize zur Reduzierung von Emissionen und gibt Planungssicherheit. Dabei ist es wichtig, soziale Schiefagen zu vermeiden, die durch Preiserhöhungen für Kraftstoffe entstehen können. Insbesondere einkommensschwache Haushalte können eine merkliche Belastung erfahren.

#### **Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Für einen reibungslosen Übergang zwischen dem nationalen und dem europäischen CO<sub>2</sub>-Handelssystem für Verkehr hebt die Bundesregierung den Preiskorridor für das Jahr 2026 weiter an, um Preissprünge im Jahr 2027 zu vermeiden. Gleichzeitig sichert sie einen planbaren und hinreichend ambitionierten CO<sub>2</sub>-Preisfad durch die Einführung eines nationalen Mindestpreises im Rahmen der Energiebesteuerung ab; im Zuge dessen wird die Energiebesteuerung von Diesel- und Ottokraftstoff angeglichen sowie um einen Inflationsanpassungsmechanismus ergänzt.
- Die Bundesregierung gestaltet Maßnahmen, die eine Alternative zum fossilen Individualverkehr bieten, beispielsweise durch Förderung der Elektromobilität oder das Deutschlandticket, zunehmend sozial aus. Dies stellt sicher, dass auch untere und mittlere Einkommensgruppen die Möglichkeit bekommen, auf klimafreundliche Mobilität umzusteigen und nicht in einer fossilen Kostenfalle steckenzubleiben.
- Zusätzlich werden Mittel des Europäischen Klimasozialfonds genutzt, um die Gruppen noch weitergehend zu unterstützen, die von steigenden CO<sub>2</sub>-Preisen besonders stark betroffen sind.
- Einnahmen aus dem ETS 2 verwendet die Bundesregierung unter anderem dafür, Bürger:innen durch eine Klimaprämie von höheren fossilen Brennstoffkosten zu entlasten. Sie wird nach Einkommen gestaffelt, entweder direkt mit der Einführung oder so schnell wie möglich danach. Dadurch werden besonders Haushalte mit niedrigen und mittleren

Einkommen berücksichtigt, die nicht die finanziellen Kapazitäten haben, bei einem steigenden CO<sub>2</sub>-Preis ihre Wohnungen und Fahrzeuge auf CO<sub>2</sub>-sparsamere Alternativen umzustellen. Damit auch Haushalte mit sehr geringem Einkommen profitieren, wird die Klimaprämie nicht auf Grundsicherungstransfers angerechnet.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 4.1, 6.1-6.2.

## 6.2 Klimaanpassung (1187-1193)

**Koalitionsvertrag:** „... und unterstützen die Kommunen bei der Anpassung an den Klimawandel. Dazu richten wir einen Sonderrahmenplan Naturschutz und Klimaanpassung ein und prüfen die Einführung einer diesbezüglichen Gemeinschaftsaufgabe.“ (1190-1192)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Neben der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen werden mit Fortschreiten der Erderhitzung Maßnahmen zur Anpassung immer wichtiger. Planung und Umsetzung werden zum großen Teil über die Kommunen geschehen. Wie gut die Maßnahmen mit den Anforderungen einer klimagerechten Mobilität vor Ort abgestimmt sind, wird einen großen Einfluss auf die Lebensqualität haben.

### **Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung führt gemeinsam mit Ländern und Kommunen eine Gemeinschaftsaufgabe Klimaanpassung ein und öffnet diese auch für den Klimaschutz.
- Dabei werden unterschiedliche Förderansätze erwogen und bei Bedarf kombiniert (etwa die Förderung von Strategien, Potenzialstudien und Monitoring, Förderung vordefinierter Projekte sowie die Auszahlung von Pauschalen, gegebenenfalls auch die Förderung von Personalstellen).
- Die Beantragung, Vergabe und Verwendungskontrolle sollten bürokratiearm möglich sein.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 1.3.

## 6.3 Erneuerbare Potenziale (Kraftstoffe) (1194-1201)

**Koalitionsvertrag:** „Wir wollen eine zeitnahe Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie III (RED III) ... Dabei wollen wir den Einsatz alternativer Kraftstoffe, inklusive Biokraftstoffe, voranbringen. Um heimische Produzenten von regenerativen Kraftstoffen vor unfairen Praktiken zu schützen, werden wir den Betrug beim Import von regenerativen Kraftstoffen und bei sogenannten Upstream-Emissionsminderungszertifikaten (UER-Zertifikaten) verstärkt bekämpfen und die Betrugsprävention ausbauen.“ (1195-1201)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Die Ausgestaltung und Umsetzung der RED III und der Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) entscheiden maßgeblich darüber, wie schnell Kraftstoffe auf erneuerbare Quellen umgestellt werden können. Biokraftstoffe bringen schon bei den aktuell nachgefragten Mengen erhebliche Umweltrisiken und Konkurrenzen zur Lebensmittelproduktion mit sich. Vor allem der Luft- und Seeverkehr ist auf nachhaltig erzeugte

erneuerbare Kraftstoffe angewiesen, weil hier auf absehbare Zeit keine nennenswerten batterieelektrischen Alternativen zur Verfügung stehen werden.

#### Empfehlungen für die Umsetzung:

- Im Rahmen der nationalen Umsetzung der RED III fördert die Bundesregierung mit der THG-Quote den Einsatz nachhaltig produzierter erneuerbarer Kraftstoffe, um auch einen kontinuierlichen Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen im Fahrzeugbestand zu erreichen.
- Gleichzeitig schafft sie den Anpassungsmechanismus zur automatischen Erhöhung der THG-Quote bei zu viel angerechnetem Ladestrom ab. Luft- und Seeverkehr werden ambitioniert in die Zielsetzung der THG-Quote eingebunden. Dabei werden Fehlanreize für konventionelle Biokraftstoffe (zum Beispiel durch sinnvolle Obergrenzen) oder fortschrittliche Biokraftstoffe (zum Beispiel durch Streichung der Doppelanrechnung bei Übererfüllung) sowohl hier als auch im Straßenverkehr vermieden. Außerdem entwickelt die Bundesregierung einen indikativen Zielpfad über 2030 hinaus, um bis 2045 einen Anteil erneuerbarer Energien von 100 Prozent im Verkehr zu erreichen.
- Klimafreundliche Kraftstoffe und insbesondere E-Fuels werden langfristig aus dem EU-Ausland importiert werden müssen. Deshalb setzt sich die Bundesregierung international dafür ein, ökologische und soziale Nachhaltigkeitskriterien für E-Fuels zu etablieren. Über entsprechende Zertifizierungssysteme und Nachweispflichten wird sichergestellt, dass diese Kriterien auch eingehalten und Betrugsfälle konsequent vermieden werden können. Die Bundesregierung schafft die Voraussetzungen dafür, dass klimafreundliche Kraftstoffe nur dann auf die THG-Quote angerechnet werden können, wenn Vor-Ort-Kontrollen auch im Ausland ermöglicht werden.
- ❗ Die im Koalitionsvertrag (1195-1196) erwähnte Erhöhung der THG-Quote wäre kontraproduktiv. Selbst das bisher bestehende Ambitionsniveau der THG-Quote erfordert einen enormen Einsatz von fortschrittlichen Biokraftstoffen und E-Fuels. Bereits heute stößt die Bereitstellung nachhaltiger fortschrittlicher Biokraftstoffe an ihre Grenzen, es gibt vermehrte Verdachtsfälle für falsch deklarierte Biokraftstoffe. E-Fuels werden dringend zur Erfüllung entsprechender EU-Vorgaben im Luft- und Seeverkehr benötigt, dass darüberhinausgehend größere Mengen für den Straßenverkehr zur Verfügung stehen, ist unwahrscheinlich. Eine Erhöhung der THG-Quote würde diese Herausforderungen deutlich verstärken und es ist unklar, ob eine Quotenerfüllung 2030 möglich wäre.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinettsstück Verkehrswende*, Kapitel 3.4.

## 6.4 Luftreinhaltung (1201-1205)

**Koalitionsvertrag:** „Die Industrie-Emissionsrichtlinie und die EU-Luftqualitätsrichtlinie übertragen wir 1:1 und so schlank wie möglich.“ (1201)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Durch die Neufassung der EU-Luftqualitätsrichtlinie von 2024 werden ab 2030 deutlich strengere Grenzwerte unter anderem für Feinstaub (PM<sub>2,5</sub>) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) gelten. Diese gesundheitsschädlichen Schadstoffe stammen gerade im städtischen Bereich hauptsächlich aus dem Straßenverkehr.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung stimmt mit Ländern und Kommunen ab, welche Ansätze und Maßnahmen notwendig sind, um die rechtsverbindlichen Grenzwerte für 2030 möglichst flächendeckend zu erreichen und damit einen verbesserten Gesundheitsschutz der Bevölkerung zu gewährleisten. Die nötigen Beiträge der Antriebswende hin zur Elektrifizierung von Flotten (Reduktion von Stickoxiden) und geringerem Aufkommen von motorisierten Fahrzeugen (Reduktion von Feinstaub) werden dabei berücksichtigt.
- Die Bundesregierung schafft unter anderem die rechtlichen Voraussetzungen dafür, dass Kommunen Nullemissionszonen oder erweiterte Umweltzonen einrichten können.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 4.6.

## 6.5 Wasserstrategie (blau-grüne Infrastruktur) (1329-1340)

**Koalitionsvertrag:** „Wir fördern blau-grüne Infrastruktur, den Wasserrückhalt in der Fläche und die Grundwasserneubildung.“ (1335-1336)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Entsiegelung, Begrünung und Regenwassermanagement erhöhen die Klimaresilienz in Städten und Gemeinden, insbesondere während der fortschreitend sehr heißen, langen Sommerperioden und bei Starkregenereignissen. Damit werden öffentliche Räume nicht nur für den Fuß- und Radverkehr attraktiver, auch die Beständigkeit und die Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur, zum Beispiel bei Überflutungen, können insgesamt erhöht werden.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung fördert in diesem Zusammenhang explizit auch die Entsiegelung von Straßenräumen. Sie erarbeitet einen Aktionsplan Klimaresiliente Städte und verbessert die rechtlichen und fachlichen Grundlagen für blau-grüne Infrastrukturen.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 4.6.

## 6.6 Internationale Klimaschutzfinanzierung (4268-4277)

**Koalitionsvertrag:** „Wir werden unseren fairen Anteil an der internationalen Klimafinanzierung bereitstellen und setzen dabei verstärkt auch auf die Mobilisierung von privaten Mitteln sowie Beiträge nicht-traditioneller Geber.“ (4268-4270) ... „Aufgrund der Notwendigkeit, den Haushalt zu konsolidieren, muss eine angemessene Absenkung der ODA-Quote erfolgen.“ (4273-74)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Es ist im Interesse Deutschlands, seine Dekarbonisierungsbemühungen im Inland durch Investitionen in globalen Klimaschutz zu komplementieren. Der Verkehrssektor des Globalen Südens steht vor einem rapiden Motorisierungszuwachs. Wenn Deutschland diesen Wandel im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit mit emissionsparenden Technologien unterstützt und mitgestaltet, kann es Potenziale für den Klimaschutz und die Industrie erschließen.

**Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung stärkt ihr finanzielles Engagement im Rahmen der besonderen Verantwortung Deutschlands für den globalen Klimaschutz.
  - Als Teil ihrer ODA-Quote (ODA: *Official Development Assistance*, deutsch: öffentliche Entwicklungsleistungen) stellt sie weiterhin eine angemessene Finanzierung sicher. Der internationalen Einigung auf eine Verdreifachung des gemeinsamen Klimafinanzierungsziels bis 2035 trägt die Bundesregierung Rechnung.
  - Angesichts der schnell voranschreitenden Motorisierung in Ländern des Globalen Südens erhöht die Bundesregierung ihre Finanzierungszusage zur Unterstützung der Entwicklung nachhaltiger Verkehrssysteme in Schwellen- und Entwicklungsländer.
  - Sie bündelt und intensiviert die bilaterale und regionale Unterstützung im internationalen Klimaschutz, zum Beispiel über IKI, DKT, KfW.
  - Zudem baut sie die Hebel zur Verstärkung privater Investitionen für internationalen Klimaschutz aus und erweitert diese um innovative Finanzierungsmodelle.
  - Mit sektorspezifischen Länderplattformen fördert die Bundesregierung gezielt die Verkehrswende im Globalen Süden unter klima- und industriepolitischen Gesichtspunkten.
- Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinetttstück Verkehrswende*, Kapitel 1.3, 2.2, 6.3.

## 7 Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

### 7.1 Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Zeilen 3968-4236)

**Koalitionsvertrag:** *„Dem Bereich der wirtschaftlichen Sicherheit werden wir besondere Aufmerksamkeit widmen.“ (3968-3969) ... „Wir werden uns weiterhin weltweit für die Bekämpfung von Armut, Hunger und Ungleichheit engagieren und für die Erreichung der internationalen Nachhaltigkeitsziele sowie des Pariser Klimaschutzabkommens einsetzen.“ (3986-3988) ... „Unsere Entwicklungspolitik ist zugleich werte- und interessengeleitet.“ (4223-4224) ... „Wir brauchen grundlegende Veränderungen in der Entwicklungspolitik, die aktuelle geopolitische und ökonomische Realitäten stärker abbilden und gestalten müssen. Wir wollen, dass Deutschland und Europa gute Beziehungen zu den Ländern des Globalen Südens haben.“ (4225-4227) ... „Im Lichte unserer Interessen werden wir stärker auf folgende strategische Schwerpunkte setzen: wirtschaftliche Zusammenarbeit und Sicherung des Zugangs zu Rohstoffen, Fluchtursachenbekämpfung sowie die Zusammenarbeit im Energiesektor.“ (4234-4236)*

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Der Globale Süden ist durch das Bevölkerungswachstum und den Anstieg des Motorisierungsgrades entscheidend für die globale Verkehrswende. Mit Mitteln der Entwicklungszusammenarbeit kann die Bundesregierung die Dekarbonisierung des Verkehrs in Schwellen- und Entwicklungsländern unterstützen und politische wie wirtschaftliche Beziehungen für Zukunftsmärkte stärken.

#### **Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung nutzt die Mittel der Entwicklungszusammenarbeit – technisch, finanziell, politisch – um die globale Verkehrswende zu fördern. Durch eine stärkere Verknüpfung von außen-, entwicklungs-, industrie-, klimapolitischen Aufgabenbereichen stärkt sie die strategische Ausrichtung der Entwicklungszusammenarbeit und deren Effektivität.
- Die Bundesregierung fördert die Elektrifizierung des Straßenverkehrs inklusive des Auf- und Umbaus der Fahrzeugindustrie im Globalen Süden. Sie baut dafür sektorspezifische Länderplattformen auf, welche ambitionierte Länder oder Ländergruppen durch politische, technische und finanzielle Zusammenarbeit bei der Erreichung ihrer E-Mobilitätsziele unterstützen. Dies spart nicht nur Emissionen und schafft lokale Wertschöpfung, sondern ermöglicht auch dem Industriestandort Deutschland, neue Lieferketten und Märkte aufzubauen und zu diversifizieren – etwa für kritische Rohstoffe, Fahrzeuge oder Mobilitätsdienstleistungen. Die Bundesregierung beschließt – gegebenenfalls zusammen mit europäischen Partnern – zu Beginn der Legislaturperiode eine Leuchtturinitiative zur Elektrifizierung des Straßenverkehrs mit Ländern des Globalen Südens.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinettsstück Verkehrswende*, Kapitel 2.2, 6.3.

## 7.2 Afrika-Strategie (265-266, 4060-4064)

**Koalitionsvertrag:** „Im Rahmen einer neuen Afrika-Strategie sollte die Vertiefung unserer Handelsbeziehungen mit afrikanischen Staaten vorbereitet werden.“ (265-266) ... „Wir wollen eine Afrikapolitik, die dem strategischen Stellenwert Afrikas gerecht wird. Wichtige Partnerin für uns ist die Afrikanische Union. Wir wollen die Umsetzung der Afrikanischen Freihandelszone unterstützen.“ (4060-4062)

**Bedeutung für die Verkehrswende:** Afrika spielt eine wichtige Rolle für die Elektromobilität und die Verkehrswende – als Innovationsort und Markt für klimaneutrale Mobilitätstechnologien und -dienstleistungen, als Lieferant wichtiger Rohstoffe sowie als Standort für den Aufbau neuer Produktionsstätten. Durch Kooperationen mit afrikanischen Partnern kann Deutschland zum beiderseitigen Nutzen Lieferketten diversifizieren und neue Märkte entwickeln.

### **Empfehlungen für die Umsetzung:**

- Die Bundesregierung verstärkt die Zusammenarbeit mit den afrikanischen Ländern, wobei ein Schwerpunkt auf gemeinsamen Investitionen in Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor liegt. Dies spiegelt sich in der deutschen Afrika-Strategie wider, in der die strategische Bedeutung des Sektors aufgrund der kritischen Rohstoffvorkommen Afrikas und des Potenzials des Kontinents als wachsender Automobilmarkt anerkannt wird.
- Um Investitionen aus dem deutschen Privatsektor in den afrikanischen Verkehrssektor zu fördern, strebt die Bundesregierung an, Investitionen in die Wertschöpfungskette von Elektrofahrzeugen in Afrika zu priorisieren, insbesondere im Rahmen der G20-Initiative Compact for Africa.

Siehe auch die Empfehlungen in *Kabinettsstück Verkehrswende*, Kapitel 2.2, 6.3.