

Stellungnahme

zum Klimaschutzprogramm der Bundesregierung

Lobbyregister-Nr.:

R000866

Kontakt

Dr. Andreas Geißler

Leiter Verkehrspolitik

030. 246 25 99 - 30

andreas.geissler@

allianz-pro-schiene.de

Vorbemerkung

Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) hat mit Mail vom 9. Dezember 2025 zur Stellungnahme zum Klimaschutzprogramm der Bundesregierung bis zum 13. Januar 2026 eingeladen.

Unser gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: www.allianz-pro-schiene.de), nimmt die Gelegenheit gerne wahr und übersendet dem BMUKN folgende Stellungnahme.

Gegenstand der Allianz pro Schiene-Stellungnahme

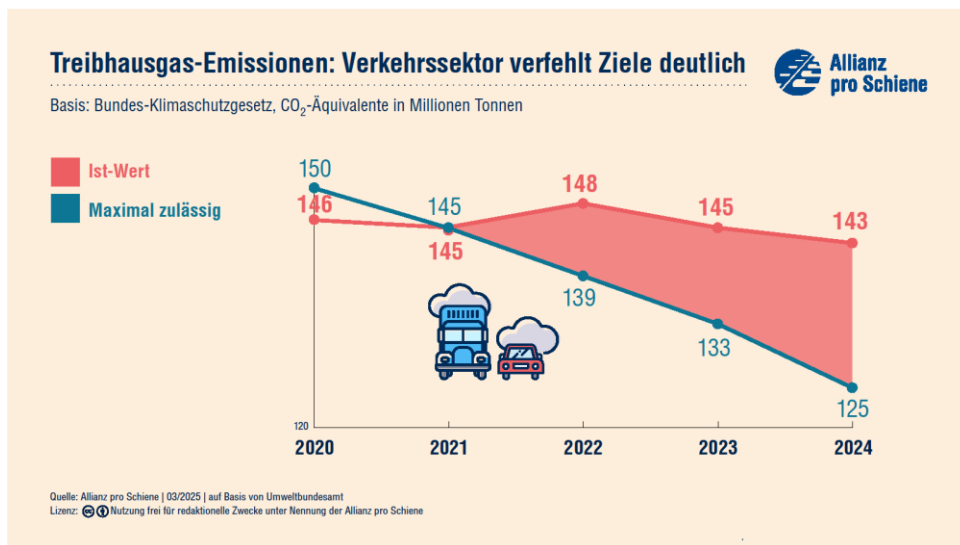
Die nachfolgende Stellungnahme der Allianz pro Schiene äußert sich schwerpunktmäßig zum Klimaschutz im Verkehr.

Allianz pro Schiene-Stellungnahme

Grundsätzliche Anmerkungen

Die Allianz pro Schiene unterstützt das Ziel der Bundesregierung, bis spätestens 2045 Treibhausgasneutralität zu erreichen und auf dem Weg dorthin den Treibhausgasausstoß bis 2030 bzw. 2040 signifikant zu reduzieren.

Im Sektor Verkehr ist allerdings nach wie vor keine nennenswerte Reduktion der Treibhausgasemissionen zu verzeichnen. Die Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes sind in den vergangenen Jahren anhaltend verfehlt worden (vgl. nachfolgende Grafik), und auf Basis der vorläufigen Zahlen für das Jahr 2025 muss man davon ausgehen, dass sich die negative Entwicklung weiter fortsetzt.



Vor diesem Hintergrund halten wir weitere Maßnahmen im Sektor Verkehr für dringend geboten. Ein Schlüsselrolle sollten hierbei Maßnahmen spielen, die zur Verlagerung von Güter- und Personenverkehren auf energieeffiziente und klimaschonende Verkehrsträger wie die Schiene bzw. den öffentlichen Verkehr beitragen.

Anmerkungen im Einzelnen

Zu Frage 1

Welche zusätzlichen, konkreten Maßnahmen in den Sektoren Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft und Landnutzung/Forst (auch sektorübergreifende Maßnahmen), bzw. Änderungen bestehender Maßnahmen können dabei helfen, diese Ziele sicher zu erreichen? Welche finanziellen oder rechtlichen Voraussetzungen, einschl. Ordnungsrecht, sind dafür erforderlich?

Kapazitätsausbau Schieneninfrastruktur

Der Ausbau und die Erweiterung des Schienennetzes sind ein entscheidender Hebel, um die Verlagerung zusätzlicher Verkehrsmengen im Personen- und Güterverkehr auf die Schiene zu ermöglichen. Es ist unstrittig, dass ohne eine solche Verkehrsverlagerung weder die Energieeffizienzziele noch die Treibhausgas-Minderungsziele für den Verkehrssektor erreichbar sind.

Die Beschleunigungskommission Schiene hat in ihrem Abschlussbericht Ende 2022 über 70 Maßnahmen identifiziert, mit denen deutliche Kapazitätssteigerungen im Schienennetz beschleunigt und effizienter umgesetzt werden können. Bislang ist allerdings nur ein kleiner Teil der Kommissionsvorschläge umgesetzt. Insbesondere die zentrale Empfehlung, die Finanzierungsstrukturen für Erhalt und Ausbau des Schienennetzes deutlich zu vereinfachen und überjährige Planbarkeit und Verlässlichkeit zu schaffen, ist bislang nicht umgesetzt. Im aktuellen Koalitionsvertrag auf Bundesebene ist nun die Einführung eines Infraplan und die Schaffung eines Eisenbahninfrastrukturfonds angekündigt (Z. 821-822); eine Umsetzung ist bislang nicht erfolgt.

Für den Kapazitätsausbau auf der Schiene, und damit auch für die Erreichung der Klimaziele im Verkehr, ist eine rasche Umsetzung von Infraplan und Eisenbahninfrastrukturfonds zentral, sowie eine konsequente Umsetzung der weiteren Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene.

Mit Blick auf die Klimaschutzziele im Verkehr kontraproduktiv ist dagegen das im aktuellen Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes enthaltene Vorhaben, sämtliche Aus- und Neubauvorhaben von Bundesautobahnen und vierstreifigen Bundesstraßen, einschlich der Schaffung zusätzlicher Parkkapazitäten für Lkw an Rastanlagen als im „überragenden öffentlichen Interesse“ liegend einzustufen. Im Sinne des Klimaschutzes ist nur ein Ausbau der Infrastrukturen von energieeffizienten und klimaschonenden Verkehrsträgern im überragenden öffentlichen Interesse, nicht aber der weitere Ausbau des Fernstraßennetzes.

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs

Ein weiterer wichtiger Hebel für die Verlagerung zusätzlicher Verkehrsmengen im Personen- und Güterverkehr auf die Schiene ist die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs, insbesondere gegenüber dem Straßenverkehr.

Entscheidenden Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs haben die Infrastrukturnutzungsentgelte (Trassen-, Stations- und Anlagenpreise („Schienenmaut“)). Im aktuellen Koalitionsvertrag ist eine Reform des Trassenpreissystems angekündigt (Z. 872); eine Umsetzung ist bislang nicht erfolgt.

Die angekündigte Reform des Trassenpreissystems sollte nun zügig umgesetzt werden, mit dem Ziel, die Nutzer des Schienenverkehrs kostenseitig deutlich zu entlasten, indem ein größerer Teil der Infrastrukturfinanzierung durch den Bund übernommen wird. Wir empfehlen dabei eine Orientierung an den auch EU-seitig als Regelfall angelegten unmittelbaren Kosten der Zugfahrt („Grenzkosten“).

Stärkung der Elektromobilität auf der Schiene

Der Klima- und Energieeffizienzvorsprung des Schienenverkehrs gegenüber den anderen motorisierten Verkehrsträgern ist bereits im Status quo erheblich (vgl. dazu Umweltbundesamt: Verkehrsmittelvergleich im Personenverkehr und im Güterverkehr). Dennoch gibt es auch innerhalb des bereits sehr klimaschonenden Schienenverkehrs Potenziale zur weiteren Reduktion von Treibhausgasemissionen.

Hierzu zählt insbesondere die Elektrifizierung weiterer Schienenstrecken. Im aktuellen Koalitionsvertrag ist eine Beschleunigung der Streckenelektrifizierung angekündigt (Z. 828-830); eine Umsetzung ist noch nicht erfolgt. Im Sinne des Klimaschutzes ist eine rasche Umsetzung der im Koalitionsvertrag angekündigten Beschleunigung der Elektrifizierung von Schienenstrecken geboten, insbesondere die Umsetzung des angekündigten Verzichts auf zeitraubende Kosten-Nutzen-Untersuchungen für Elektrifizierungsmaßnahmen.

Zur Stärkung der Elektromobilität auf der Schiene sollte zudem zeitnah die Stromsteuer für Strom zur Verwendung in Schienenfahrzeugen (Bahnstrom) auf das europäisch zulässige Mindestmaß abgesenkt werden. Heute ist die Stromsteuer auf Bahnstrom in Deutschland mit weitem Abstand die höchste in Europa. Im aktuellen Koalitionsvertrag ist eine Absenkung der Stromsteuer auf das europäische Mindestmaß angekündigt (Z. 957-958); eine Umsetzung für den Bahnstrom ist bislang nicht erfolgt.

Zur Stärkung der Elektromobilität auf der Schiene schlagen wir außerdem vor, im Rahmen des aktuell diskutierten Zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der

Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) elektrischen Strom zur Verwendung in Schienenfahrzeugen (Bahnstrom) als eine Erfüllungsoption in die THG-Quote aufzunehmen. Die Aufnahme des Bahnstroms als Erfüllungsoption hat auch das Expertenforum klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur (EKMI) in seinem Arbeitsbericht vom Juli 2025 befürwortet.

Grundsätzlich sollte bei der Förderung der Elektromobilität ein Ansatz verfolgt werden, der zu einer besseren Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger beiträgt. Dies bedeutet, dass bei Fördermaßnahmen zum Ausbau von Ladeinfrastrukturen für E-Fahrzeuge im Straßenverkehr ein Schwerpunkt auf die gezielte Förderung von Ladeinfrastrukturen an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs gelegt werden sollte (z.B. Park+Ride-Parkplätze) bzw. im Güterverkehr an multimodalen Umschlaganlagen (z.B. Terminals für den Kombinierten Verkehr).

Abbau umwelt- und klimaschädlicher Subventionen

Gerade im Verkehrsbereich existieren zahlreiche umwelt- und klimaschädliche Subventionen, die erhebliche Kosten verursachen und Fortschritte beim Klimaschutz im Verkehr behindern (vgl. Umweltbundesamt: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland). Ein rascher Abbau umwelt- und klimaschädlicher Subventionen im Verkehr würde nicht nur Fehlanreize reduzieren, sondern finanzielle Handlungsspielräume für eine auch sozial gerecht gestaltete Verkehrswende eröffnen.

Zu Frage 2

Wie kann das Klimaschutzprogramm so ausgestaltet werden, dass es vulnerable Gruppen und insbesondere Haushalte mit niedrigem Einkommen nicht überfordert, eine faire Verteilung der Kosten und Nutzen gewährleistet und eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz findet?

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist nicht nur ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr, sondern auch ein zentrales Element zur Stärkung bezahlbarer Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger.

Vor diesem Hintergrund ist zu begrüßen, dass die Finanzierung des Deutschlandtickets nunmehr bis 2030 gesichert werden konnte. Mit Blick auf Haushalte mit niedrigem Einkommen sollte ein bundesweites Sozialticket ergänzend auf den Weg gebracht werden.

Damit gerade auch vulnerable Gruppen und insbesondere Haushalte mit niedrigem Einkommen kostengünstige öffentliche Mobilität auch tatsächlich im Alltag nutzen können, ist es allerdings erforderlich, das Angebot im öffentlichen Verkehr deutlich

auszubauen. Im aktuellen Koalitionsvertrag ist eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs angekündigt, mit einem Modernisierungspakt und einer Finanzierung, die Spielräume für neue Verkehre schafft (Z. 875-879); eine Umsetzung ist noch nicht erfolgt. Im Sinne eines auch sozialverträglichen Klimaschutzes ist ein rascher Ausbau des Angebotes im öffentlichen Verkehr geboten.

Wenn aus dem europäischen Klima-Sozialfonds den Bürgerinnen und Bürgern direkte Zuschüsse für klimaschonende Mobilität bereitgestellt werden sollen, dann müssen die Bürger selbst entscheiden dürfen, für welche klimaschonende Mobilitätsform sie einen Zuschuss einsetzen wollen. Das kann ein E-Auto-Leasing sein, aber genauso auch ein Fahrrad oder E-Bike, oder ein Kaufzuschuss zu einem Nahverkehrs-Ticket (z.B. Deutschlandticket). So werden soziale Schieflagen vermieden, weil es genug sozial schwache Menschen in Deutschland gibt, die sich selbst mit Zuschuss kein E-Auto leisten können (oder überhaupt nur einen Führerschein).

Zu Frage 3

Welche Änderungen von Rahmenbedingungen und Anreizen können dabei helfen, weitere Investitionen in die Transformation zur Klimaneutralität und die Marktdurchdringung von Schlüsseltechnologien für die Klimaneutralität zu beschleunigen? Wie kann dabei die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie gestärkt werden? Wie kann die Wirksamkeit marktwirtschaftlicher Instrumente bestmöglich gewährleistet werden?

Durch den Einsatz von grünem Stahl z.B. in der Schieneninfrastruktur besteht ein erhebliches Potenzial zur Reduktion von Treibhausgasemissionen bei gleichzeitiger Förderung der Marktdurchdringung von innovativen Schlüsseltechnologien für die Klimaneutralität, die von der deutschen Industrie angeboten werden.

Im aktuellen Koalitionsvertrag ist angekündigt, Leitmärkte für emissionsarme Produkte in der Grundstoffindustrie mit einem Pionierfeld für die Deutsche Bahn zu schaffen (Z. 2064-2065); eine Umsetzung ist noch nicht erfolgt und sollte nun zügig angegangen werden.

Zu Frage 4

Wie kann das Klimaschutzprogramm Impulse zur Belebung der Konjunktur geben?
Worauf sollte angesichts der substantiellen Konsolidierungsbedarfe im Bundeshaushalt sowie der gebotenen Kosteneffizienz besonderes Augenmerk gelegt werden?

Der mit Blick auf Klimaschutz, Energieeffizienz und bezahlbare Mobilität absolut sinnvolle Ausbau der Schieneninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs kann ganz erhebliche Impulse zur Belebung der Konjunktur geben.

Angesichts der Konsolidierungsbedarfe im Bundeshaushalt sowie der gebotenen Kosteneffizienz sollte besonderes Augenmerk gelegt werden auf einfachere und klarere Finanzierungsstrukturen für die Schieneninfrastruktur (vgl. Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene, sowie oben Antwort zu Frage 1), sowie auf eine klare Priorisierung energieeffizienter und klimaschonender Verkehrsträger (nicht „mehr von allem“, sondern „mehr vom klimapolitisch richtigen“), sowie auf den raschen Abbau umwelt- und klimaschädlicher Subventionen im Verkehrssektor (vgl. oben Antwort auf Frage 1).

Berlin, 13.01.2026

Kontakt

Dr. Andreas Geißler

Leiter Verkehrspolitik
030. 246 25 99 - 30
andreas.geissler@allianz-pro-schiene.de

