

VERKEHRSPOLITISCHE EVG-BEWERTUNG DES KOALITIONSVERTRAGES 2025–2029

EVG
kommt an.



CDU, CSU und SPD haben ihren Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode vorgelegt. Auf Grundlage unserer **Bundestagswahlforderungen** nehmen wir ihn genau unter die Lupe:

Was plant die Koalition für die nächsten vier Jahre?

Was ist aus EVG-Sicht gut, was ist schlecht – und wo bleiben Fragen offen?

Wir hatten sechs verkehrspolitische Kernthemen benannt:

- » **Integrierte Unternehmen sichern – keine Zerschlagung der Deutschen Bahn**
- » **Investitionsoffensive für das überlastete und störanfällige Schienennetz**
- » **Schutz bei SPNV-/ÖPNV-Vergaben mit zeitgemäßen und sozialen Mindeststandards**
- » **Nah- und Regionalverkehr: Mehr Mittel, mehr Angebote, mehr Sicherheit**
- » **Schienengüterverkehr stärken, Arbeitsplätze sichern**
- » **Mehr Einsatz für Bahnen und Busse – auch in Europa**

Darüber hinaus bewerten wir auch weitere Vorhaben des Koalitionsvertrages, die für die EVG und ihre Mitglieder relevant sind.



INTEGRIERTE UNTERNEHMEN SICHERN – KEINE ZERSCHLAGUNG DER DEUTSCHEN BAHN

EVG-FORDERUNGEN:

- Erhalt der integrierten Deutschen Bahn**
- keine Trennung von Netz und Betrieb**
- Kurskorrekturen bei den Management- und politischen Steuerungsstrategien**
- personelle Stärkung des operativen Bereichs, bessere Nutzung von Synergieeffekten**
- Weiterentwicklung der DB InfraGO mit einer vereinfachten, überjährigen Finanzierung sowie mehr Bundesmitteln für Generalsanierung und Netzausbau**

DAS STEHT IM 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 **Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags** (BEAV) zwischen DB-Konzern und InfraGO wird geprüft. Der **konzerninterne Arbeitsmarkt** bleibt erhalten.“

EVG-BEWERTUNG:

Es ist uns erneut gelungen, die integrierte Deutsche Bahn mit Netz und Betrieb zu erhalten und damit die guten, tarifgebundene Arbeitsplätze zu sichern. Dies konnten wir durch den beständigen Einsatz gemeinsam mit unseren Betriebs- und Aufsichtsräten und insbesondere dem DB-Konzernbetriebsrat erreichen. Allerdings müssen wir hinsichtlich der „mittelfristig“ geplanten Bahnreform, der Überprüfung der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge (BEAV) sowie der Neuaufstellung des DB-Konzerns weiterhin wachsam bleiben. Diese und alle weiteren damit zusammenhängenden Prozesse werden wir im Sinne der Beschäftigten eng begleiten.



An anderer Stelle äußern sich die Koalitionäre zur Rolle der Politik bei bundeseigenen Unternehmen:

DAS STEHT IM KOALITIONSVERTRAG:

*„Die parlamentarische Kontrolle und Steuerung von Gesellschaften des Bundes durch die Benennung von **Mitgliedern des Deutschen Bundestages** in deren **Aufsichtsräten** wollen wir sicherstellen. Dies gewährleistet eine engere **Überwachung** der finanziellen und operativen Risiken durch den Haushaltsgesetzgeber.“*

EVG-BEWERTUNG:

Eine bessere Überwachung und Steuerung durch den Bund als Eigentümer ist grundsätzlich richtig, wird im Koalitionsvertrag aber nur allgemein und im Zusammenhang mit der Entsendung von Bundestagsabgeordneten in Aufsichtsräte erwähnt.



INVESTITIONSOFFENSIVE FÜR DAS ÜBERLASTETE UND STÖRANFÄLLIGE SCHIENENNETZ

EVG-FORDERUNGEN:

- **Schaffung einer überjährigen Finanzierung wie in Österreich oder der Schweiz, damit schneller geplant und gebaut werden kann**
- **auskömmliche und langfristige Fonds-Finanzierung statt einzelner Finanzierungstöpfe, die jährlich neu bewilligt werden müssen**
- **mehr Investitionen in den Aus- und Neubau**
- **Reform der Schuldenbremse, um Infrastrukturinvestitionen zu ermöglichen**

DAS STEHT IM KOALITIONSVERTRAG:

„Die Infrastruktur muss leistungsfähig gemacht werden, um die Resilienz zu stärken und die Klimaziele zu erreichen. Wir ermöglichen Mobilität in Stadt und Land nach den Bedürfnissen der Menschen. Für die Verkehrsträger wollen wir **Finanzierungskreisläufe** einführen, Einnahmen kommen dem jeweiligen Verkehrsträger zugute. 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. [...] **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.

Das Sanierungskonzept der **Hochleistungskorridore** (HLK) wird fortlaufend überprüft und angepasst. Die HLK-Sanierung wird aus dem Sondervermögen Infrastruktur finanziert und an dessen Laufzeit gekoppelt. Dadurch stehen die Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wieder für die Fläche zur Verfügung. Investitionen in die Digitalisierung werden mit einem Schwerpunkt auf digitale Stellwerke und eine flächendeckende ETCS-Ausrüstung priorisiert, die fahrzeugseitige Ausstattung haben wir im Blick. **Elektrifizierung** ist Klimaschutz: Wir werden sie beschleunigen und auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis verzichten. Die Digitalisierung und die Elektrifizierung finanzieren wir aus dem KTF. Programme zur Modernisierung von Bahnhöfen, zur Schaffung von Barrierefreiheit und zum Lärmschutz werden fortgesetzt. Durch **gezielten Aus- und Neubau** werden wir etappenweise und fahrplanorientiert einen integrierten stabilen Takt zwischen Nah- und Fernverkehr unter Einbeziehung des Schienengüterverkehrs (**Deutschlandtakt**) etablieren. [...] Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur soll neben dem Sondervermögen weiterhin aus dem Bundeshaushalt erfolgen, ergänzt durch Einnahmen aus den Trassenentgelten.“

EVG-BEWERTUNG:

Mit dem von uns geforderten Eisenbahninfrastrukturfonds soll eine überjährige Finanzierung wie in Österreich oder der Schweiz geschaffen werden. Statt des jährlichen Hickhacks um einzelne Fördertöpfe würde so eine langfristig angelegte Finanzierung für schnelleres Planen und Bauen entstehen. Ob der Bund künftig langfristig und in ausreichender Höhe in das Schienennetz investiert, werden die kommenden Bundeshaushalte zeigen. Durch das Infrastruktur-Sondervermögen sind die Weichen dafür gestellt, denn ein Großteil der Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen ist nicht mehr von der Schuldenbremse betroffen.



Kritisch sehen wir, dass auch ÖPP-Projekte (ÖPP = Öffentlich-Private Partnerschaften) bei der Finanzierung eine Rolle spielen sollen – wenn auch nur in einem „begrenzten Umfang“. Diese Finanzierungsform ist in der Regel sehr teuer.

Zudem wollen wir, dass sich die Trassen-, Anlagen- und Stationspreise an den unmittelbaren Kosten der Benutzung orientieren und nicht zur Finanzierung von Fixkosten dienen oder für Modernisierungs- und Erweiterungsinvestitionen genutzt werden. Der Text des Koalitionsvertrags ist dagegen sehr vage, außerdem fehlt die klare Aussage, dass die Reform des Trassenpreissystems dazu führen soll, dass die Trassenpreise deutlich sinken.

Mit den angedachten Finanzierungskreisläufen innerhalb des jeweiligen Verkehrsträgers wird die Verkehrswende erschwert, denn Lkw-Mauteinnahmen könnten dann nur für Straßenbau statt für den Ausbau der Schiene verwendet werden. Die künftige Regierung sollte zumindest klarstellen, dass die umweltbezogenen Bestandteile der Lkw-Maut (z. B. CO₂-Abgaben) in voller Höhe für den Ausbau des Schienennetzes verwendet werden.



Auch für **schnelleres Planen und Bauen hat die künftige Koalition konkrete Schritte vereinbart:**

DAS STEHT IM KOALITIONSVERTRAG:

„Notwendig ist eine grundsätzliche **Überarbeitung von Planungs-, Bau-, Umwelt-, Vergabe- und des (Verwaltungs-)Verfahrensrechts**. Wir werden eine europäische Initiative zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung starten; der nationale „Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung“ wird fortgesetzt. Wir wollen ein einheitliches Verfahrensrecht („one-for-many“) für Infrastrukturvorhaben schaffen. [...] Der identische, der erweiterte und der vollseitige Ersatzneubau bei Infrastrukturvorhaben soll von der Pflicht eines Planfeststellungsverfahrens

ausgenommen werden. Die Plangenehmigung soll zum Regelverfahren werden. [...] Für wesentliche Infrastrukturvorhaben wird der vorzeitige Maßnahmenbeginn zur Aufrechterhaltung einer funktionierenden Infrastruktur im laufenden Planverfahren zugelassen. [...] Mit den Ländern werden wir die Planungs- und Genehmigungsverfahren vollständig digitalisieren. Mit den Kammern wollen wir Planungskapazitäten ausbauen.“

EVG-BEWERTUNG:

Die Veränderungen können wesentliche Verbesserungen für den Bahnausbau bringen, beispielsweise wenn Elektrifizierung, Trassenverbesserungen oder Wiederaufbau des zweiten Gleises einfacher möglich sind. Die bereits weiter oben zitierte Aussage, dass die Elektrifizierung beschleunigt und auf die Kosten-Nutzen-Untersuchung verzichtet werden soll, ist in hohem Maße positiv zu bewerten. Gleichzeitig will die neue Koalition aber auch Ausbau von Fernstraßen massiv vereinfachen und in vielen Fällen ohne vollwertiges Planungsverfahren möglich machen. In der Umsetzung werden wir uns deshalb für die Priorisierung der Schiene einsetzen.



Außerdem enthält die Koalitionsvereinbarung auch Aussagen zum bereits beschlossenen **Sondervermögen:**

DAS STEHT IM KOALITIONSVERTRAG:

„Mit dem Errichtungsgesetz zum **Sondervermögen** werden wir klare Ziele und Investitionsfelder definieren, eine Erfolgskontrolle verknüpfen und wo möglich privates Kapital hebeln. Wir werden die Mittel im jährlichen Wirtschaftsplan sorgsam und umsichtig veranschlagen. Dabei ist für Länder und Kommunen, die einen Großteil der Investitionstätigkeit in Deutschland stemmen, ein Anteil von 100 Milliarden Euro vorgesehen. Weitere 100 Milliarden Euro werden schrittweise dem Klima- und Transformationsfonds zugeführt. Aus dem Bundesanteil des Sondervermögens werden in den Jahren 2025 bis 2029 Maßnahmen in Höhe von insgesamt rund 150 Milliarden Euro finanziert.

Um die dringend benötigten Investitionen mit den Mitteln des zeitlich befristeten Sondervermögens Infrastruktur Bund/Länder/Kommunen schnell zu tätigen, werden wir die Möglichkeiten zur Beschleunigung von Planung und Genehmigung, Beschaffung und Vergabe der Infrastrukturprojekte aus dem Sondervermögen ausschöpfen.“

EVG-BEWERTUNG:

Nach Jahren des Kaputtsparens soll der Investitionsstau endlich bekämpft werden. Jetzt kommt es darauf an, dass das Sondervermögen zielgerichtet zur Stärkung der Schiene eingesetzt wird. Vor allem müssen das marode Schienennetz und veraltete Stellwerke erneuert und ausgebaut werden.



Zusätzlich zur Einrichtung des Sondervermögens soll auch die **Schuldenbremse reformiert werden:**

DAS STEHT IM 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.“*

EVG-BEWERTUNG:

Gemeinsam mit dem DGB fordern wir seit langem eine Reform der Schuldenbremse. Die genaue Ausgestaltung bleibt abzuwarten, der im Koalitionsvertrag aufgezeigte enge Zeitplan bis Ende 2025 zeigt aber, dass der neuen Bundesregierung die Dringlichkeit der Angelegenheit bewusst zu sein scheint.



SCHUTZ BEI SPNV-/ÖPNV-VERGABEN MIT ZEITGEMÄSSEN UND SOZIALEN MINDESTSTANDARDS

EVG-FORDERUNGEN:

- **klare gesetzliche Muss-Vorschriften zur Tariftreue und zum Personalübergang für alle Beschäftigten bei Betreiberwechseln, an die Länder und Kommunen gebunden sind**
- **Vorgaben zu Personalkonzepten und -reserven der Betreiber**
- **verbindliche Ausbildungsquoten, qualifizierte Anforderungen für betriebliche Erstausbildungen sowie für robuste und nachprüf-bare Personalkonzepte (inkl. Sicherheitspersonal)**

DAS STEHT IM KOALITIONSVERTRAG:

*„Tariflöhne müssen wieder die Regel werden und dürfen nicht die Ausnahme bleiben. Deswegen werden wir ein **Bundestariftreuegesetz** auf den Weg bringen. Das Bundestariftreuegesetz gilt für Vergaben auf Bundesebene ab 50.000 Euro und für Startups mit innovativen Leistungen in den ersten vier Jahren nach ihrer Gründung ab 100.000 Euro. Bürokratie, Nachweispflichten und Kontrollen werden wir auf ein absolutes Minimum begrenzen.“*

EVG-BEWERTUNG:

Das erneute Vorhaben, ein Bundestariftreuegesetz zu schaffen, begrüßen wir – und fordern die neue Bundesregierung auf, diesen Plan anders als die Ampel-Koalition auch wirklich zu realisieren. Allerdings muss die Umsetzung wirksam kontrolliert werden – ansonsten steht Tariftreue nur auf dem Papier. Wenn es Nachweise und Kontrollen nur in minimalem Umfang geben soll, darf bezweifelt werden, dass die Koalitionäre das Thema wirklich ernst nehmen.



Tariftreue bei Vergaben muss allerdings nicht nur für den Bund, sondern auch für Aufträge der Länder und der Kommunen vorgeschrieben werden. Wir fordern, dass Länder und Kommunen als Aufgabenträger dazu verpflichtet werden, insbesondere Tariftreue, Personalübergang und Ausbildungsstandards zwingend vorzuschreiben. Von spezifischen Regelungen für den ÖPNV/SPNV ist im Koalitionsvertrag generell keine Rede. Verbesserungen sind aber dringend notwendig.



NAH- UND REGIONALVERKEHR: MEHR MITTEL, MEHR ANGEBOTE, MEHR SICHERHEIT

EVG-FORDERUNGEN:

- **Erhalt und dauerhafte Finanzierung des Deutschlandtickets sowie einheitliche Vergünstigungen für bestimmte Personengruppen**
- **Finanzierung zusätzlicher Verkehrsangebote mit mehr Personal, Fahrzeugen und Linien insbesondere im ländlichen Raum**
- **Investitionsoffensive von Bund, Ländern und Kommunen**
- **Verbesserung der Sicherheit von Beschäftigten und Fahrgästen durch mehr Präsenz sowie bessere Ausstattung und Ausbildung des Sicherheitspersonals, Besetzung aller Züge mit Zugbegleitpersonal sowie zusätzlichem Sicherheitspersonal bei erhöhter Bedrohungslage**
- **Verbesserung der personellen Ausstattung der Polizei**

DAS STEHT IM KOALITIONSVERTRAG:

„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. Die Dynamisierung werden wir anpassen. 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.“

EVG-BEWERTUNG:

Dass das Deutschlandticket erhalten und der Preis stabil bleiben soll, geht klar in die richtige Richtung. Auch die Aussagen, dass der ÖPNV gestärkt, der SPNV ausgebaut und die GVFG-Mittel deutlich aufgestockt werden sollen, sind wichtig und lassen hoffen, dass die neue Regierung zumindest in diesen Bereichen weitere Schritte in Richtung Verkehrswende gehen wird. Auch wenn wir gerne konkretere und verbindlichere Aussagen gesehen hätten, ist der Koalitionsvertrag hier klar positiv zu bewerten.



Zum Thema Sicherheit und besserer personeller Ausstattung der Polizei finden sich im Koalitionsvertrag lediglich allgemeine Aussagen, die Sicherheitsbehörden zu stärken und mit „ausreichend Personal“ eine „Sicherheitsoffensive“ zu starten. Was dies konkret für den ÖPNV/SPNV bedeutet, bleibt abzuwarten.



SCHIENENGÜTERVERKEHR STÄRKEN, ARBEITSPLÄTZE SICHERN

EVG-FORDERUNGEN:

- **höhere finanzielle Förderung, um die Nutzung des Schienennetzes günstiger und den Schienenverkehr (SGV) insbesondere gegenüber dem Straßengüterverkehr wettbewerbsfähiger zu machen**
- **europaweit koordinierte und auskömmlich geförderte Umrüstung aller Güterwagen auf die Digitale Automatische Kupplung (DAK) bis 2030**
- **Finanzierung von Rail Coaches, die Unternehmen bei der Verkehrsverlagerung und der Inanspruchnahme von Förderprogrammen unterstützen**
- **Einsatz in der EU dafür, dass der SGV zu einem Sektor von allgemeinem Interesse erklärt wird (als Schutz vor Verfahren der EU-Kommission wegen unerlaubter Beihilfen)**

DAS STEHT IM KOALITIONSVERTRAG:

„Wir wollen mehr **Güterverkehr** von der Straße auf die Schiene **verlagern**. [...] Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur soll neben dem Sondervermögen weiterhin aus dem Bundeshaushalt erfolgen, ergänzt durch Einnahmen aus den Trassenentgelten. Das **Trassenpreissystem** reformieren wir. 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.“

EVG-BEWERTUNG:

Immerhin bekennt sich die neue Bundesregierung zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene – allerdings nicht wie bisher mit einem konkreten Ziel für 2030. Die von uns geforderte günstigere Schienennetz-Nutzung kann mit der angestrebten Trassenpreisreform erreicht werden. Gleich-

zeitig sollen mit Trassenentgelten aber weiterhin Einnahmen für die Infrastruktur erzielt werden, die über die Kosten der Netznutzung hinausgehen. Es gibt aber keine klare Aussage, dass die Trassenpreise mit der Reform deutlich gesenkt werden sollen.



Das Vorhaben, lediglich zu prüfen, wie DB Cargo wieder marktfähig wird, ist nicht ausreichend. Was mit „Transformation des Einzelwagenverkehrs“ mithilfe von „strategischen Partnern“ gemeint ist, bleibt unklar und kann auch als Überlegung zur Zerschlagung und Privatisierung des von DB Cargo betriebenen Systems gelesen werden. Ein klares Bekenntnis zum Ausbau und zur Wichtigkeit des Einzelwagenverkehrs sieht anders aus. Die Digitale Automatische Kupplung (DAK), die den Schienengüterverkehr wettbewerbsfähiger gegenüber dem Lkw machen würde, fehlt im Koalitionsvertrag leider gänzlich.



MEHR EINSATZ FÜR BAHNEN UND BUSSE - AUCH IN EUROPA

EVG-FORDERUNGEN:

- **Verlagerung von Straßen- und Luftverkehr auf die Schiene, auch zum Erreichen der europäischen Klimaziele, statt mehr Wettbewerb zwischen den Bahnen**
- **wirkungsvolle Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen bei Wegekosten, Steuern und Entgelten sowie für den flächendeckenden Ausbau des Schienenverkehrs**
- **konsequenter Einsatz für die europäische Wende hin zum klimaneutralen Verkehr**

DAS STEHT IM KOALITIONSVERTRAG:

„Zentrale Teile der **Verkehrsinfrastruktur nach Polen und der Tschechischen Republik** werden zügig ausgebaut. Dafür stellen wir schnellstmöglich Planungsrecht und Finanzierung sicher. **Europa-Züge mit Fernverkehrsstandard** zur besseren Anbindung aller unserer europäischen Nachbarländer werden eingesetzt.“

EVG-BEWERTUNG:

Der Ausbau des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs ist grundsätzlich richtig, doch es braucht auch einen klaren Plan zur Elektrifizierung von Bahnstrecken und Grenzübergängen sowie zum Ausbau des grenzüberschreitenden Regionalverkehrs. Die Aussagen zu „Europa-Zügen mit Fernverkehrsstandard“ beziehen sich offenbar auf eine anstehende EU-Initiative für das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Hier bleibt abzuwarten, ob damit die von uns geforderte Verkehrsverlagerung vom Straßen- und Luftverkehr auf die Schiene erreicht werden kann. Nur Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Metropolen reichen jedenfalls nicht aus. Auch mit Regionalzügen und konventionellen Fernzügen müssen die europäischen Regionen grenzüberschreitend vernetzt werden, um klimaneutralen Verkehr zu erreichen.



Die Koalition will außerdem gegen hohe **Strompreise vorgehen:**

DAS STEHT IM KOALITIONSVERTRAG:

„Wir wollen Unternehmen und Verbraucher in Deutschland dauerhaft um mindestens fünf Cent pro kWh mit einem Maßnahmenpaket **entlasten**. Dafür werden wir als Sofortmaßnahme die **Stromsteuer** für alle auf das europäische Mindestmaß senken und **Umlagen** und **Netzentgelte** reduzieren. Um Planungssicherheit zu schaffen, ist unser Ziel, die Netzentgelte dauerhaft zu deckeln.“

EVG-BEWERTUNG:

In Deutschland zahlen die Bahnen die mit Abstand höchste Stromsteuer in Europa. Mit der Stromsteuer-Absenkung auf das EU-Mindestmaß und weiteren Entlastungen könnten die Wettbewerbsbedingungen der Schiene verbessert werden. Leider fehlt an anderer Stelle des Koalitionsvertrags eine Aussage, dass darüber hinaus der Strompreis für Schienenbahnen entsprechend dem geplanten Industriestrompreis für energieintensive Industrien begrenzt werden soll. Daran gilt es zu arbeiten. Dennoch stimmt die Richtung.



FAZIT: VERKEHRSPOLITISCHE GESAMTEINSCHÄTZUNG DER KOALITIONSVEREINBARUNG

Der neue Koalitionsvertrag ist im Verkehrsbereich positiver ausgefallen als von vielen befürchtet.

Dass die Deutsche Bahn als integriertes Unternehmen und der konzerninterne Arbeitsmarkt erhalten bleiben sollen, sind wichtige positive Signale für die Beschäftigten. Es zeigt außerdem, dass die tatsächlichen Probleme und Herausforderungen für die Eisenbahnen angegangen werden sollen und man nicht auf fatale Scheinlösungen wie die Trennung von Netz und Betrieb setzt. Auch Änderungen im Gesellschaftsrecht lassen keinen Zug pünktlicher fahren. Die Probleme der Bahn werden mit massiven Investitionen gelöst und nicht mit lähmenden Strukturdiskussionen. Allerdings geben Formulierungen im Koalitionsvertrag zur Struktur des DB-Konzerns viel Spielraum zur Interpretation. Deshalb ist für uns wichtig: Aus der angekündigten Bahnreform darf keine „Zerschlagung light“ werden.

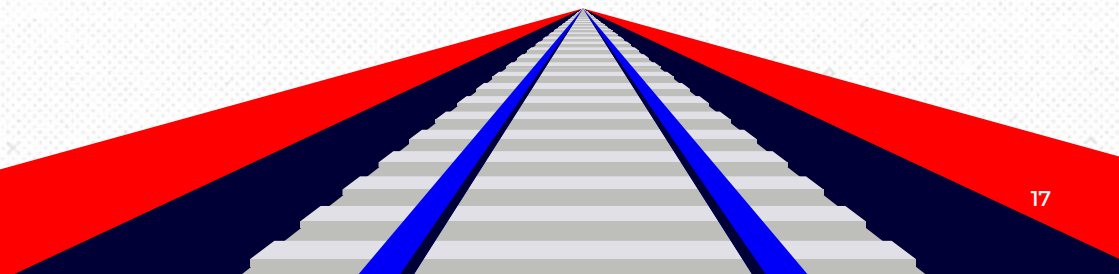
Aber: Klare Bekenntnisse zur Verkehrswende fehlen. Im Vergleich zu den Koalitionsverträgen der beiden zurückliegenden Legislaturperioden benennt das Vertragswerk keine konkreten quantifizierten Verlage-

rungsziele wie die Verdoppelung des Schienenpersonenverkehrs oder die Erhöhung des Marktanteils des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent. Auch der wichtige Masterplan Schienenverkehr, der im Konsens mit dem Schienensektor und der EVG erarbeitet wurde, wird leider nicht mehr erwähnt.

Manche Textpassagen lassen sogar eine „Rolle rückwärts“ in Sachen Verkehrswende befürchten. Die Wiedereinführung eines Finanzierungskreislaufs „Straße finanziert Straße“ könnte dazu führen, dass zukünftig Gelder fehlen, die derzeit in die Schieneninfrastruktur fließen. Bei der Bundesverkehrswegeplanung soll nach dem Willen der künftigen Koalition methodisch alles beim Alten bleiben, statt die überholte Verkehrsplanung in einem „Mobilitätsplan“ neu zu konzipieren. Auch dass die Luftverkehrssteuer wieder gesenkt werden soll, geht in die falsche Richtung. An vielen Stellen, z. B. zu DB Cargo und zum Schienengüterverkehr allgemein, aber auch zum Schienenpersonenfernverkehr fehlen verbindliche Zusagen für eine positive Entwicklung.

Dennoch ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass der Schienenverkehr in den kommenden Jahren eine positive Entwicklung nimmt und künftig besser dasteht als heute. An vielen Stellen stimmt die Richtung des Regierungsprogramms bei der Bahnpolitik. Dazu zählen insbesondere die Aussagen zur Finanzierung und zur Ausrichtung der Schieneninfrastruktur mit überjähriger Finanzierung, Eisenbahninfrastrukturfonds und Deutschlandtakt sowie zu den Ausbauspielflächen für den SPNV. Das geplante Sondervermögen, die Neuaufstellung des Klima- und Transformationsfonds, eine Reform der Schuldenbremse und das klare Bekenntnis zu den CO₂-Reduktionszielen geben Hoffnung für eine vernünftige Investitionsoffensive und mehr Klimaschutz.

Als EVG werden wir die Vorhaben der neuen Koalition in der Bahn- und Verkehrspolitik eng begleiten. Vor allem bei den interpretierbaren, unkonkreten und mit (Finanzierungs-) Vorbehalten versehenen Aussagen des Koalitionsvertrags werden wir gemeinsam mit unseren Bündnispartner:innen darum kämpfen, dass die Vorhaben in unserem Sinne umgesetzt werden.



Stand: 22. April 2025



kommt an.

Impressum:

Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft (EVG)
Reinhardtstr. 23, 10117 Berlin
politik@evg-online.org