

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Swantje Henrike Michaelsen, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/5581 –**

Ein Jahr schwarz-rote Bundesregierung – Bilanz des Bundesministers für Verkehr Patrick Schnieder

Vorbemerkung der Fragesteller

Im am 5. Mai 2025 zwischen den Parteien CDU, CSU und SPD der Bundesregierung geschlossenen Koalitionsvertrag werden eine Reihe verkehrspolitischer Ziele und Vorhaben angekündigt und deren Umsetzung in der 21. Legislaturperiode in Aussicht gestellt.

1. Welche verkehrspolitischen Vorhaben des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD für die 21. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages hat das Bundesministerium für Verkehr bisher umgesetzt, welche Vorhaben verzögern sich, und welche Vorhaben wird das Bundesverkehrsministerium in der 21. Legislaturperiode noch umsetzen?

Es wird auf die frei zugänglichen Informationen auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr verwiesen: www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/bilanz-1-jahr.html.

2. Hat die Bundesregierung bereits eine Strategie für den Luftverkehr vorgelegt und umgesetzt, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Das Vorhaben befindet sich in der Ressortabstimmung. Mit einer Veröffentlichung der Luftfahrtstrategie ist im laufenden Jahr zu rechnen.

3. Hat die Bundesregierung die nationale Hafenstrategie mit Hochsee- und Binnenhäfen als gesamtstaatliche Aufgabe umgesetzt und sich bereits wie angekündigt in der ersten Hälfte der Legislaturperiode mit den Ländern über die Finanzierung der Maßnahmen verständigt, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Die Umsetzung der im März 2024 verabschiedeten Nationalen Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen ist ein fortlaufender Prozess. Die Maßnahmen richten sich an Bund, Länder und Verbände.

4. Wurde der Ausstoß von CO₂-Emissionen im Verkehr seit 2025 gesenkt, und wie bewertet die Bundesregierung die absehbar zunehmende Klimaschutzlücke im Verkehr im Hinblick auf die Klimaschutzziele 2030?

Aussagen über die Emissionsentwicklung im Verkehr seit 2025 sind erst mit der Veröffentlichung der Emissionsdaten für 2026 im März 2027 möglich. Die Bundesregierung bewertet die Erreichung der Klimaschutzziele für einzelne Sektoren nicht isoliert, sondern im Rahmen eines sektorübergreifenden Ansatzes. Das Klimaschutzprogramm 2026 der Bundesregierung zielt auf die Erreichung der Klimaschutzziele für 2030 ab.

5. Hat die Bundesregierung bereits eine gesetzliche Grundlage dafür vorgelegt, dass die Autobahn GmbH des Bundes kreditfähig ist, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Ziel der Bundesregierung ist es, die gesetzliche Grundlage im Sommer 2026 vorzulegen.

6. Hat die Bundesregierung das Ziel von 400 Brückensanierungen pro Jahr im Jahr 2025 erreicht, und wird sie dieses Ziel voraussichtlich im Jahr 2026 erreichen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Fragen 14 und 15 der Kleinen Anfrage „Sanierung und Ersatzneubau von Brückenbauwerken im Netz der Bundesautobahnen“ auf Bundestagsdrucksache 21/2449 verwiesen.

7. Hat die Bundesregierung bereits den im Koalitionsvertrag angekündigten InfraPlan für Infrastrukturprojekte im Schienennetz vorgelegt, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Die Arbeiten hieran laufen. Eine Aussage zum Zeitplan ist derzeit noch nicht möglich.

8. Hat die Bundesregierung bereits den Eisenbahninfrastrukturfonds eingerichtet, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Die Umsetzung der diesbezüglich im Koalitionsvertrag vereinbarten Ziele wird derzeit geprüft und vorbereitet. Eine Aussage zum Zeitplan ist derzeit nicht möglich.

9. Hat die Bundesregierung seit 2025 Investitionen in die Digitalisierung der Schiene gesteigert, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Durch das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität konnten für den Zeitraum 2025 bis 2029 zusätzliche Mittel für die Digitalisierung des Schienennetzes in Höhe von rund 10,4 Mrd. Euro bereitgestellt werden.

10. Hat die Bundesregierung die Elektrifizierung des Schienennetzes bereits beschleunigt, wenn ja, wie viele Streckenkilometer sind 2025 elektrifiziert worden, und wie viele Streckenkilometer werden im Jahr 2026 voraussichtlich elektrifiziert?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) wuchs das elektrische Schienennetz im Jahr 2025 um 32 Kilometer und wird im Jahr 2026 um weitere rund 86 Kilometer erweitert.

11. Hat die Bundesregierung bereits ein Etappierungskonzept für den Deutschlandtakt vorgelegt, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Die Arbeiten zur Etappierung des Deutschlandtakts dauern an. Eine Aussage zum Zeitplan ist derzeit nicht möglich.

12. Hat die Bundesregierung für den Ausbau der Schieneninfrastruktur nach Polen und der Tschechischen Republik bereits Planungsrecht geschaffen und die Finanzierung für den Zeitraum der 21. Legislaturperiode sichergestellt, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Das Vorhaben NBS Dresden – Grenze D/CZ (-Prag) befindet sich im parlamentarischen Verfahren, das dem planrechtlichen Verfahren vorausgeht.

13. Hat die Bundesregierung die Fahrausbildung bereits reformiert und den Führerscheinerwerb bereits bezahlbarer gemacht, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Das formale Rechtsetzungsvorhaben zur Reform der Fahrschulausbildung wurde eingeleitet. Der Abschluss des Verfahrens ist für Ende 2026 geplant, so dass die Maßnahmen zur Reduzierung der Kosten für den Erwerb einer Fahrerlaubnis ab 2027 Wirkung entfalten können.

14. Hat die Bundesregierung die Zahl der Verkehrsunfälle und Unfallopfer im Straßenverkehr 2025 vermindert, und woran bemisst sie die im Koalitionsvertrag angekündigte Orientierung am Zielbild der Vision Zero („Null Verkehrstote“)?

Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Menschen ist seit Jahren tendenziell rückläufig. Das statistische Bundesamt stellt die konsolidierten Unfalldaten für Straßenverkehrsunfälle des Vorjahres jeweils im Sommer des Folgejahres zur Verfügung: www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaele/_inhalt.html

15. Hat die Bundesregierung Mehrfachbelastungen des Straßengüterverkehrs durch die CO₂-Bepreisung wie angekündigt bereits vermindert, und welche weiteren Entlastungen sieht sie vor?

Die Europäische Kommission führt derzeit eine Studie durch, um u. a. die Notwendigkeit und Kohärenz der vorgeschriebenen CO₂-Differenzierung mit den EU-Richtlinien zum Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten und zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom zu bewerten. Dies gilt es zunächst abzuwarten.

16. Hat die Bundesregierung seit 2025 wie angekündigt mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert, und welche Verlagerungsziele setzt sie sich jeweils für den Schienenpersonenfern-, den Schienenpersonennah- und den Schienengüterverkehr bis zum Jahr 2030?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Bahnpolitische Ziele der Bundesregierung“ auf Bundestagsdrucksache 21/3155 verwiesen.

17. Hat die Bundesregierung wie im Koalitionsvertrag angekündigt Investitionen in Schleusen, Wehre, Schiffshebewerke und Binnenhäfen gesteigert, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Frage 7 der Kleinen Anfrage „Zustand der Schleusen, Wehre und Brücken an den Bundeswasserstraßen“ auf Bundestagsdrucksache 21/5465 verwiesen.

18. Hat die Bundesregierung für die auskömmliche zusätzliche Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur einen Finanzierungs- und Realisierungsplan entwickelt, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Die Vorarbeiten für einen Finanzierungs- und Realisierungsplan für die Wasserstraßen sind angelaufen. Dessen unbeschadet erfolgt die Finanzierung durch das Bundeshaushaltsgesetz.

19. Hat die Bundesregierung ihren im Koalitionsvertrag festgeschriebenen Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ umgesetzt, um Infrastrukturvermögen abzusichern, und wenn ja, hat sie entsprechend im Haushalt 2026 so viele Mittel bereitgestellt, dass der Bedarf für den Erhalt von Autobahnen und Bundesstraßen gemäß Erhaltungsbedarfsprognose für 2026 gedeckt ist?

Die Bundesregierung setzt den im Bundesverkehrswegeplan verankerten Grundsatz „Erhalt vor Aus- und Neubau“ um. Die Haushaltsansätze 2026 für den Erhalt der Bundesautobahnen sind auf Grundlage der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose des BMV ausreichend dotiert. Brücken und Tunnel sind ausreichend finanziert.

20. Hat die Bundesregierung den Anteil des Bundes an der Finanzierung der Flugsicherungskosten von Regionalflughäfen 2025 erhöht, und welche weitere Entwicklung bei der Kostenbeteiligung des Bundes strebt sie in der 21. Wahlperiode an?

Zur anteiligen Finanzierung der Flugsicherungskosten an Regionalflugplätzen durch den Bund (sog. Gebührenbereich 2) standen im Jahre 2025 Haushaltsmittel in Höhe von 50 Mio. Euro zur Verfügung. Dieser Ansatz wird für das Jahr 2026 beibehalten.

Auf Basis der Ergebnisse einer im Jahr 2025 durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde mit der Überarbeitung der dem „Gebührenbereich 2“ zugrundeliegenden Systematik begonnen. Der Abschluss der Neukonzeption ist in der 21. Wahlperiode geplant.

21. Hat die Bundesregierung bereits in der 21. Legislaturperiode wie angekündigt eine grundlegende Bahnreform durchgeführt, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Es wird auf die frei zugänglichen Informationen auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr verwiesen: www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/bilanz-1-jahr.html

22. Hat die Bundesregierung die Deutsche Bahn (DB) InfraGO wie angekündigt weiter vom Bahnkonzern entflochten, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Ja.

23. Bestehen etablierte Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge zwischen der DB InfraGO und der DB AG (Holding) aktuell weiterhin fort, und wenn ja, wann ist seitens der Bundesregierung deren Aufhebung geplant?

Die „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ enthält einen Prüfauftrag zum Umgang mit dem zwischen der DB AG und der DB InfraGO AG bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag (BEAV). Diese Prüfung ist noch nicht abgeschlossen.

24. Hat die Bundesregierung bereits das System der Trassenpreise wie angekündigt reformiert, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Die Trassenpreisreform befindet sich in Vorbereitung und soll mit dem Wechsel zum Fahrplan 2027 in Kraft treten.

25. Hat die Bundesregierung bereits die Transformation des Einzelwagenverkehrs kombiniert mit einem Hub-System entwickelt, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Der Schienengüterverkehr in Deutschland ist eigenwirtschaftlich organisiert. Das schließt unternehmerische Entscheidungen zur Ausgestaltung der unterschiedlichen Produktionsmodelle im Schienengüterverkehr wie den Einzelwagenverkehr mit ein.

26. Hat die Bundesregierung die ÖPNV-Finanzierung (ÖPNV = öffentlicher Personennahverkehr) bereits wie angekündigt auf eine neue gesetzliche Grundlage gestellt und einen Modernisierungspakt gestartet, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

29. Hat die Bundesregierung das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bereits vereinfacht und entbürokratisiert, für innovative Ansätze geöffnet und den barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen erleichtert, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Die Fragen 26 und 29 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Sicherstellung öffentlicher Mobilitätsangebote ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Zur Sicherstellung einer bedarfsgerechten Weiterentwicklung des ÖPNV unterstützt die Bundesregierung die Länder trotz deren originärer Zuständigkeit für den ÖPNV vielfältig in finanzieller Hinsicht.

Hervorzuheben sind hierbei das bis 2030 gesicherte Deutschlandticket, die Wiederaufnahme der Bundesförderung klimafreundlicher Busse, die um drei Prozent jährlich steigenden Regionalisierungsmittel sowie die beabsichtigte Vereinfachung und Entbürokratisierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes.

27. Hat die Bundesregierung in Bezug auf den ÖPNV bereits den Status quo gesichert, steigende Kosten aufzufangen und Spielräume für neue Verkehre geschaffen, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?
28. Hat die Bundesregierung die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel bereits angepasst, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Die Fragen 27 und 28 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die auf der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2026 seitens der Länder erhobenen Forderungen zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel für den Zeitraum 2026 bis 2031 werden derzeit geprüft.

30. Hat die Bundesregierung die GVFG-Mittel bereits deutlich aufgestockt und den Fördersatz erhöht, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach Maßgabe des GVFG standen im Jahr 2025 zwei Mrd. Euro zur Verfügung und somit eine Mrd. Euro mehr als im Jahr zuvor. Ab dem Jahr 2026 steigt der jährlich verfügbare Mittelbetrag um jeweils 1,8 Prozent gegenüber dem vorhergehenden Jahr.

31. Hat die Bundesregierung bereits bei öffentlichen Ladesäulen Preistransparenz und technische Vereinheitlichungen geschaffen, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Die Bundesregierung hat mit der Weiterentwicklung des Nationalen Zugangspunktes (NAP), der Mobiltheke, dafür gesorgt, dass die Vorgaben der Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) umgesetzt werden können. Durch die Verfügbarkeit der gemäß AFIR bereitgestellten Daten am NAP entsteht Preistransparenz für Ad-hoc-Preise, indem diese Daten an einer Stelle einheitlich gebündelt und von Informationsdienstleistern zur Integration in Apps oder Navigationssysteme für Verbraucher abgerufen werden können. Der Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 der Bundesregierung enthält mehrere Maßnahmen, um neben dem Ad-hoc-Laden auch beim vertragsbasierten Laden mehr Transparenz für Verbraucher herzustellen.

32. Hat die Bundesregierung bereits die notwendigen Voraussetzungen getroffen, um autonomes Fahren in den Regelbetrieb zu überführen, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Im Straßenverkehrsgesetz, im Pflichtversicherungsgesetz und einer konkretisierenden Verordnung bestehen in Deutschland die weltweit ersten rechtlichen Rahmenbedingungen für autonomes Fahren. Damit können autonome Kraftfahrzeuge auf öffentlichen Straßen, örtlich begrenzt auf sogenannten festgelegten Betriebsbereichen (Level 4), fahren.

33. Hat die Bundesregierung wirksame Maßnahmen ergriffen, um Deutschland zum Leitmarkt für autonomes Fahren zu machen, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Modellregionen autonomes und vernetztes Fahren“ auf Bundestagsdrucksache 21/4114 verwiesen.

34. Hat die Bundesregierung gemeinsam mit den Ländern Modellregionen für autonomes Fahren entwickelt, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Die Verkehrsministerkonferenz hatte im Herbst 2025 die Einsetzung einer temporären, länderoffenen Projekt-Arbeitsgruppe zum autonomen Fahren in Modellregionen beschlossen. Die Bundesregierung hat dies unterstützt. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe wurden der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2026 vorgelegt.

35. Hat die Bundesregierung Mittel für Modellregionen für autonomes Fahren bereitgestellt, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Eine finanzielle Förderung von Modellregionen für autonomes Fahren aus dem Bundeshaushalt ist derzeit nicht vorgesehen. Ungeachtet dessen bleibt der Bund weiterhin im engen Austausch mit den Ländern, um gemeinsam Lösungen für die weitere Entwicklung des autonomen Fahrens zu finden.

36. Hat die Bundesregierung das Deutsche Zentrum für Mobilität in München reaktiviert und das zugehörige Netzwerk weiter ausgebaut?

Das BMV arbeitet kontinuierlich an der Weiterentwicklung des Deutschen Zentrums Mobilität der Zukunft (DZM). Es ist geplant, im Jahr 2026 einen fünften Projektstandort in München zu initiieren.

37. Hat die Bundesregierung als Sofortmaßnahme die Stromsteuer für alle auf das europäische Mindestmaß gesenkt, Umlagen und Netzentgelte reduziert und so die E-Mobilität gefördert, und wenn nein, wann ist dies seitens der Bundesregierung geplant?

Zur Senkung der Energiepreise hat die Bundesregierung bereits Maßnahmen beschlossen, die allen Verbrauchern nützen. Dies beinhaltet einen Zuschuss zu den Übertragungsnetzkosten, die dauerhafte Senkung der Stromsteuer für Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft so-

wie die Abschaffung der Gasspeicherumlage. Auch führt die Bundesregierung die KTF-Finanzierung des EEG fort. Um die strom- und handelsintensive Industrie zu entlasten, wird die Bundesregierung die Strompreiskompensation rückwirkend für das Jahr 2025 ausweiten und für die Jahre 2026 bis 2028 den sogenannten Industriestrompreis einführen.

Zusätzlich wurde das Stromsteuerrecht mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes zum 1. Januar 2026 vereinfacht und modernisiert. Regelungen zum Speichern von Strom, zum bidirektionalen Laden sowie zur vereinfachten Inanspruchnahme der Stromsteuerbefreiungen für selbst erzeugten Strom kommen der Elektromobilität zugute.