

Welche Signale gibt die „Ampel“ der Eisenbahn?



In Folge der Wahl von Olaf Scholz zum neu(nten) Bundeskanzler am 08.12.21 nahm die Bundesregierung aus SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP ihre Arbeit auf. Ende November hatten die drei Parteien ihren Koalitionsvertrag vorgestellt, wobei klar wurde, dass das Bundesverkehrsministerium an die Liberalen übergeht. Neuer Minister ist Volker Wissing (FDP), der dieses Amt auf Landesebene bereits in Rheinland-Pfalz innehatte. Der Bahn-Report beschreibt erste Reaktionen und analysiert mögliche Konkretisierungen bahnpolitischer Inhalte.

Nichts bis wenig drang aus den Koalitionsverhandlungen nach außen. Geschlossen- und Verschwiegenheit hatten sich die Parteien zumindest für die Verhandlungsphase auf die Fahnen geschrieben. Trotzdem fanden auch einige bahnpolitische Auseinandersetzungen im öffentlichen Raum statt. So hatte die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) am 16. November zu einer Demonstration vor den Parteizentralen von Grünen und FDP in Berlin aufgerufen. Während sich beide Parteien wiederholt für eine große Bahnreform ausgesprochen hatten, war die SPD strikt gegen wesentliche Veränderungen an der Struktur der DB AG. Das diesbezügliche Ergebnis im Koalitionsvertrag ist ein klassischer Kompromiss: Der integrierte Konzern bleibt erhalten, die Infrastruktureinheiten der Deutschen Bahn AG sollen dabei aber „zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte“ zusammengeführt werden. Das bedeutet immerhin eine Abkehr von Gewinn- respektive Renditeerwartungen des Bundes gegenüber seinen Infrastrukturun-

ternehmen DB Netz und Station&Service. Sofern Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur entstehen, verbleiben diese zukünftig in der neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktureinheit. Bislang werfen die Infrastruktursparten der DB AG rund eine Milliarde Euro Gewinn ab – und das jährlich.

In anderen Bereichen knüpft der Koalitionsvertrag bezüglich des Systems Schiene an einige verkehrspolitische Ziele der bisherigen Großen Koalition an und konkretisiert diese: Das „Verdoppelungsziel“ im Personenverkehr ist wieder ein wesentliches Element, wobei unklar bleibt, was hier der genaue Bezugsrahmen ist. Anders als die „GroKo“ stellt die Ampel nun auf die Verkehrsleistung ab, was durch die Verknüpfung von Aufkommen und Reichweite weiteren Interpretationsspielraum lässt. Der Marktanteil des Güterverkehrs auf der Schiene soll bis 2030 auf 25 % gesteigert werden. Als Voraussetzungen hierfür werden das Stichwort Deutschlandtakt und die Schaffung entsprechender Infrastrukturskapazitäten benannt. Bemerkenswert ist, dass in diesem Kontext (S. 49 im Koalitionsvertrag; siehe auch im Kasten auf der folgenden Seite) vom „Zielfahrplan eines Deutschlandtaktes“ (Hervorhebung durch den Verfasser) die Rede ist. Damit deutet sich eine Revision des bisher maßgeblichen 3. Gutachterentwurfs (vgl. hierzu auch S. 21-25 in dieser Bahn-Report-Ausgabe) an, zumal auch an anderen Stellen nicht von „den“ sondern „einem“ Deutschlandtakt gesprochen wird.

In diesem Zusammenhang sind auch die Absichten, mit denen der Infrastrukturausbau beschleunigt werden soll, zu sehen: Zum einen soll ein Dialogprozess mit Verbändebeiträgen über

die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplanes erfolgen. Zum anderen soll bei besonders prioritären Maßnahmen – hierzu werden Projekte aus den (bisherigen) Deutschlandtakt-Vorhaben gezählt – verstärkt das Instrument der „Legalplanung“ genutzt werden, was im Ergebnis einen Planungsbeschluss per Gesetz bedeutet. Auch soll das Verhältnis von Klimaschutz und Artenschutz im Rahmen des Infrastrukturausbaus geklärt werden. Beides sind Spannungsfelder, die insbesondere mit Blick auf das Europarecht als mindestens heikel einzustufen sind.

Im Grundsatz ist jedenfalls das Ziel einer gestärkten Eisenbahn aus dem Koalitionsvertrag herauszulesen. So heißt es, die Schiene solle „zum Rückgrat der Mobilität werden – auch im ländlichen Raum“. Auch ist nun vorgesehen, erheblich mehr in die Schiene als in die Straße zu investieren. Eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel für die Länder ist ab 2022 geplant. Allerdings wird hier, wie an anderen Stellen auch, offen gelassen, wie stark die Mittel anwachsen sollen. Die Senkung von Trassenpreisen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn wird gleichwohl unter einen haushälterischen Vorbehalt gestellt.

■ Reaktionen auf die Inhalte

In Anbetracht der im Koalitionsvertrag angerissenen Inhalte und beschriebenen Ziele erhielt die neue Ampel-Regierung grundsätzlich positive Rückmeldungen aus der verkehrspolitischen Szene. Die Allianz pro Schiene bezeichnete den Koalitionsvertrag als „ermutigendes Aufbruchsignal für eine Verkehrswende“ und begründete dies insbesondere mit den beabsichtigten

Oben: Rot, grün, gelb – während die Republik noch nicht einmal wirklich im „Wahlkampfmodus“ war, zeigte sich die Landschaft zwischen Thyrow und Trebbin südlich von Berlin am 27.06.21 schon in dezenten Ampelfarben. Windräder, Stromleitungen und ICE mögen hier zudem das Zukunftsideal eines klimaneutralen Deutschlands versinnbildlichen, welches die neue Bundesregierung langfristig anstrebt. Foto: Julian Nolte

Bahnpolitische Streiflichter:

Auszüge aus dem Koalitionsvertrag zwischen SPD, B'90/Die Grünen und FDP

Generell

- Die Bahn muss in ganz Deutschland zum Rückgrat der Mobilität werden – auch im ländlichen Raum. Einen Schwerpunkt setzen wir dabei auf den Ausbau der Schieneninfrastruktur und des Bahnbetriebes.
- Wir werden den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln und zügiger umsetzen, den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppeln. Den Zielfahrplan eines Deutschlandtaktes und die Infrastrukturkapazität werden wir auf diese Ziele ausrichten. Sofern haushälterisch machbar, soll die Nutzung der Schiene günstiger werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen zu stärken.
- Wir wollen einen Ausbau- und Modernisierungspakt, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die Finanzierung bis 2030 einschließlich der Eigenanteile der Länder und Kommunen und die Aufteilung der Bundesmittel verständigen sowie Tarifstrukturen diskutieren. Regionalisierungsmittel werden ab 2022 erhöht.
- Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen weiter erhöht und langfristig abgesichert werden. Dabei wollen wir erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren, um prioritär Projekte eines Deutschlandtaktes umzusetzen.

DB-Konzern

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

Finanzierungsmöglichkeiten verbessern. Dafür können von Fall zu Fall Instrumente wie Kreditemächtigungen und Eigenkapitalstärkung genutzt werden.

Infrastruktur

- Bis 2030 wollen wir 75 Prozent des Schienennetzes elektrifizieren und innovative Antriebstechnologien unterstützen.
- Für unsere gemeinsame Mission, die Planung von Infrastrukturprojekten, insbesondere den Ausbau der Erneuerbaren Energien drastisch zu beschleunigen, wollen wir das Verhältnis von Klimaschutz und Artenschutz klären.
- Wir wollen große und besonders bedeutsame Infrastrukturmaßnahmen auch im Wege zulässiger und unionsrechtskonformer Legalplanung beschleunigt auf den Weg bringen und mit hoher politischer Priorität umsetzen. [...] Beginnen werden wir mit Schienenprojekten aus dem Deutschlandtakt [...].
- Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan.

Deutschland und Europa

- Wir werden mehr Oberzentren an den Fernverkehr anbinden. Wir werden die Umsetzung eines Deutschlandtaktes infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform absichern.
- Grenzüberschreitenden Verkehr wollen wir stärken und mit der EU sowie ihren Mitgliedstaaten Nachtzugangebote aufbauen.
- Eine europäische digitale Infrastruktur, ein gemeinsames Eisenbahnnetz, eine Energieinfrastruktur für erneuerbaren Strom und Wasserstoff sowie Forschung und Entwicklung auf dem Niveau der Weltspitze sind Voraussetzungen für die europäische Handlungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit im 21. Jahrhundert. 

Veränderungen bei der Lkw-Maut. Diese werde sich künftig stärker an der CO₂-Last ausrichten und Mauteinnahmen können anders als bisher für den gesamten Mobilitätssektor eingesetzt werden. Ähnliche Zuversicht strahlte auch die

Kommentierung des Bundesverbandes Schienen-Nahverkehr (vormals BAG SPNV) aus, wobei insbesondere aber auch auf die Notwendigkeit zur Absicherung der erforderlichen Finanzmittel für die angekündigten Projekte hingewiesen

wurde. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG rühmte sich damit, die „Zerschlagung des DB-Konzerns“ abgewendet zu haben, und forderte ebenfalls, dass im Bereich Finanzierung den Ankündigungen jetzt Taten folgen müssten, um „den immensen Investitionsrückstau abzubauen und ein modernes und klimafreundliches Bahnangebot zu schaffen.“

Zufrieden zeigte sich auch der Fahrgastverband PRO BAHN und lobte dabei, „die Entscheidung, die Infrastruktursparten des DB-Konzerns gemeinwohlorientiert auszurichten“. Dieses Ansinnen wurde auch von mofair, dem Verband der Wettbewerbsbahnen im Personenverkehr, gewürdigt. Dass eine Senkung von Trassenpreisen unter Haushaltsvorbehalt steht, wurde gleichwohl bedauert. Grundsätzlich skeptischer zeigte sich das Netzwerk Europäische Eisenbahnen, das die Güterverkehrswettbewerber vertritt: „Im Güterverkehr dürfte der Vertrag nicht für eine schnelle Verminderung der Lkw-Kolonnen und des CO₂-Ausstoßes ausreichen. Wir finden darin sehr, sehr viele einzelne Vorhaben, darunter durchaus Verbesserungen bei der Schiene, aber zugleich nur wenige messbare Kennzahlen, ein geschleiftes Treibhausgas-Sektorziel, viele Relativierungen und nur wenige Änderungen an den gesetzlichen Rahmenbedingungen“, hieß es in einem Pressestatement zum Koalitionsvertrag von SPD, Grünen und FDP.



Im Bahnhof Paderborn rühmte sich die Deutsche Bundesbahn einst für die Elektrifizierung von 25.000 Gleiskilometern, die Ende 1970 abgeschlossen war. Bis 2030 sollen nun 75 % des Schienennetzes elektrifiziert sein, was knapp 5.000 weiteren Streckenkilometern unter Oberleitung entspricht. Foto: Archiv Bahn-Report

■ **Reaktionen auf die Personalien**

Für Ernüchterung, stellenweise aber möglicherweise auch für Erleichterung, hat die Entscheidung der Koalitionäre gesorgt, das Verkehrsministerium in die Hände der FDP zu geben. PRO BAHN zeigte sich hierüber „überrascht“ und sah mögliche Konflikte mit dem (grün besetzten) Umweltministerium. Schon am Tag der Vorstellung des Koalitionsvertrages sickerte durch, dass neuer Verkehrsminister der bisherige FDP-Generalsekretär Volker Wissing werden würde. Zuvor hatte der grüne Anton Hofreiter als Favorit für diesen Posten gegolten. Seine Partei B'90/GRÜNE konnte das Verkehrsressort jedoch nicht mehr für sich beanspruchen, nachdem die Wahl der Parteivorsitzenden Baerbock und Habeck auf zwei andere, „große“ Häuser gefallen war (Außen und Wirtschaft/Klima). Entsprechend ernüchtert war die Stimmung an Teilen der grünen Basis, zumal Wissing sich bereits am Tag nach der Nominierung als „Anwalt der Autofahre:r“ in der

Boulevardpresse titulieren ließ. „Die FDP wird dafür Sorge tragen, dass höhere Energiesteuern auf Diebstahlkraftstoffe durch geringere Kfz-Steuern ausgeglichen werden“, so Wissing in einem Interview mit der „Bild“-Vertreter von SPD und Grünen gingen zu diesem Vorstoß gleichwohl umgehend auf Distanz. „Das gibt der Koalitionsvertrag so nicht her“, zitierte der „Spiegel“ den Grünen-Verkehrsexperten Stefan Gelbhaar.

Als Parlamentarische Staatssekretäre im Verkehrsministerium hat die FDP Anfang Dezember Daniela Kluckert (Berlin), Oliver Lüksic (Saarland) und Michael Theurer (Baden-Württemberg) benannt. Anders als unter Andreas Scheuer gibt es damit drei Parlamentarische Staatssekretäre im Haus. Wer beamtete(r) Staatssekretär bzw. -sekretärin sein wird, war kurz vor Drucklegung dieses Hefts noch nicht abschließend bekannt. Die Website des Ministeriums führte Anfang Dezember weiterhin den CDU-Politiker Michael Güntner als

Staatssekretär, der seit 2019 im Amt ist und offenbar weitermachen darf. Zudem kursierte der Name Stefan Schnorr, zuletzt im Wirtschaftsministerium für die Abteilung Digital- und Innovationspolitik zuständig.

Gänzlich unklar blieb zunächst, wer das Amt des Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr künftig ausfüllen wird, das zuletzt von Enak Ferlemann (CDU) bekleidet wurde – sofern es dieses Amt unter der neuen Regierung überhaupt noch geben wird. Der von Kanzler Scholz unterzeichnete Organisationserlass zur Ampelregierung äußert sich zu dieser Funktion jedenfalls nicht.

Was der genannte Erlass beinhaltet, ist die neue Bezeichnung des Verkehrsministeriums: Aus dem vormaligen BMVI wird nun das BMDV, das „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“.

JULIAN NOLTE



„Schön, dass die Ampel meine Arbeit der letzten Jahre fortsetzt“

EINE ANALYSE VON JULIAN NOLTE UND FLORIAN J. ANDERS

Mit dem vorstehenden Zitat kommentierte der bisherige CSU-Minister Andreas Scheuer die Verkehrsthemen im neuen Koalitionsvertrag. Was also ist von den darin enthaltenen Absichten zu halten, wenn die Vorgängerregierung dort ein „Weiter so“ sieht, sich das neue Bündnis aber gleichzeitig als progressiv versteht und „mehr Fortschritt wagen“ will?

Die Antwort darauf wird die Zeit zeigen, doch schon jetzt kann man zweifelsohne sagen: Auf die neue Hausleitung wird es ankommen. Gerade im Bereich Verkehr ist die Ampelvereinbarung sicherlich bewusst so offen gestaltet, dass jede der drei Koalitionsparteien am Ende den oder die Ministerin hätte stellen können.

■ **Keine Handschrift der FDP, dafür bahnpolitischer Minimalkonsens**

Es ist jedenfalls nicht so, dass der Bereich Bahnpolitik die Handschrift der FDP trägt. Zwar wurde bereits früh in den Sondierungsverhandlungen zwischen den Parteien klar, dass die Liberalen einen politischen „Preis“ für den Lagerwechsel hin zu SPD und Grünen verlangen würden. Dass dieser Preis im Verkehr aus dem Verzicht des generellen Tempolimits auf deutschen Autobahnen bestehen sollte, wurde ebenso frühzeitig kommuniziert. Doch auch darüber hinaus wird berichtet, dass die verkehrspolitischen Forderungen der FDP in den Verhandlungen überwiegend aus Themen des Straßenverkehrs bestanden hätten: Der Führerschein mit 16, die Erleichterung von Schwerlasttransporten und die Schaffung weiterer Lkw-Stellplätze im Autobahnnetz, das seien die wesentlichen liberalen Anliegen gewesen. Insofern kann das, was daneben bahnpolitisch vereinbart wurde, sicherlich als Minimalkonsens zwischen den drei Ampelparteien angesehen werden.

Der Kern der bahnpolitischen Vereinbarungen ist gleichwohl nicht unbedingt schlecht:

- Die Gemeinwohlorientierung der DB-Infrastrukturparten und somit eine Abkehr vom atomisierten Silodenken der Infrastrukturbetreiber wird ein wesentlicher Baustein für eine insgesamt

stärkere Eisenbahn. Das gegenwärtige Konstrukt behindert – gerade mit Blick auf weitere Elektrifizierungen – den Fortschritt, weil sich aus Sicht der Infrastruktur bzw. seines Geldgebers Bund entsprechende Investitionen oftmals betriebswirtschaftlich nicht lohnen, wenn die ökonomischen Nutznießer die Verkehrsunternehmen durch günstigere Energiekosten sind.

- Der Koalitionsvertrag erkennt an, dass ein Deutschlandtakt nicht nur infrastrukturell, sondern daneben auch finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und auch mit Blick auf das EU-Recht gedacht werden muss. Die „GroKo“ hatte entsprechende Überlegungen meist ausgeblendet. Die Formulierung „ein Deutschlandtakt“ an Stelle von „der Deutschlandtakt“ deutet zudem an, dass dieses wesentliche bahnpolitische Konzept nicht abschließend gedacht werden kann und eine Weiterentwicklung des Zielfahrplans zu erwarten ist.
- Grundsätzlich ist eine stärkere Finanzierung der Schiene beabsichtigt, die Regionalisierungsmittel werden schon 2022 steigen. In welchem Umfang, dazu gibt bislang jedoch keine Verlautbarungen.

■ **Bloß niemanden überfordern, aber absehbar viele Tücken im Detail**

Die vorstehende Auflistung offenbart allerdings auch schon, dass vieles Wohlklingendes noch mit konkreteren Maßnahmen und vor allem einer Finanzierung zu untersetzen sein wird. Dies geht einher mit der grundsätzlichen Kritik, die nicht nur von der (neuen) Opposition am Ampel-Koalitionsvertrag geübt wird. Mit Blick auf die bahnpolitischen Themen lässt sich festhalten:

- Die Neuausrichtung der bundeseigenen Infrastrukturgesellschaften innerhalb des DB-Konzerns ist sicherlich eine Konzessionsentscheidung an SPD (und die ihr nahestehende EVG). Im inhaltlichen Ergebnis der Gemeinwohlorientierung ist es aber auch ein Ziel für Grüne und FDP gewesen, nur hätten diese Parteien lieber die Infrastrukturparten außerhalb des Konzerns gesehen. Der nunmehr gefundene Konsens beinhaltet immerhin die Chance mit dem Thema „gemeinwirtschaftliche Orientierung“ der Infrastruktur jetzt Erfahrungen zu

sammeln, ohne mit einer größeren Bahnstrukturreform möglicherweise Kollateralschäden an anderer Stelle des Systems in Kauf zu nehmen, die die an sich gute Sache der Infrastrukturgemeinwohlorientierung, mit diskreditieren könnten. In beiden Szenarien wäre es so oder so darauf angekommen, dass der Bund Farbe bekennen, wie viel Geld er bereit ist, in das System Eisenbahn zu investieren. Ohne ein stärkeres Engagement des Bundes bei der dauerhaften Infrastrukturfinanzierung, wäre am Ende wenig gewonnen.

- Was im Kontext Deutschlandtakt vom Bundesverkehrsministerium zu erwarten sein wird, ist ebenso spannend. Die angedachte Überprüfung des Ordnungsrahmens hierfür ist ein Schritt, den die bisherige Hausspitze nicht machen wollte. Allerdings ist unter FDP-Führung kaum zu erwarten, dass ein Bundesaufgabenträger hierbei realistisch wird (wie ihn z.B. auch der Bundesverband Schienen-Nahverkehr (vormals BAG SPNV) kurz vor Verkündung des Koalitionsvertrags noch einmal gefordert hatte), zumal der Begriff „Aufgabenträger“ keinerlei Erwähnung im Koalitionsvertrag findet. Das dürfte die FDP insofern erleichtern, weil mit einer Bundesaufgabenträgerschaft letztlich eine Abkehr vom Primat der Eigenwirtschaftlichkeit und somit der Aufbau von „Staatswirtschaft“ naheläge. In der SPD mag man diesbezüglich aufatmen, weil das bisherige Geschäftsmodell von DB Fernverkehr und somit ein Wesenskern des Konzerns nicht durch Ausschreibungen bedroht würde. Dabei muss das Instrument Bundesaufgabenträgerschaft gar nicht zwangsläufig mit Ausschreibungswettbewerb verbunden sein – in dieser Frage geht es jedenfalls mehr um nationale Vorschriften als um Anforderungen des Europarechts, so dass über Ausschreibungsverpflichtungen der Bund wohl im Zweifel selbst entscheiden dürfte (vgl. dazu auch Bahn-Report 2/20, S. 6). Angesichts der aktuellen Krise im SPNV-Markt (s. dazu auch S. 15 in dieser Ausgabe) ist es realpolitisch wohl auch kaum vermittelbar, den Fernverkehr ähnlich durch Ausschreibungen für Wettbewerber zu öffnen. Letztlich ist dennoch zu befürchten, dass ordnungspolitisch im Kontext Deutschlandtakt „alles beim Alten“ bleibt und das Primat der vermeintlichen Eigenwirt-

schaftlichkeit des Fernverkehrs fortbesteht. Wie der Bund somit aber das Ziel einer Bahn als „Rückgrat der Mobilität“ erreichen, die Anbindung weiterer Oberzentren an den Fernverkehr sicherstellen oder auch zusammen mit den Nachbarstaaten Nachtzugangebote (wieder) aufbauen will, dies bleibt mehr als fraglich. Dass im Raum stehende Trassenpreissenkungen hierbei nicht der Weisheit letzter Schluss sein können, zeigen die aktuellen Probleme mit (vermeintlichen) Preisanreizen im Bahnbetrieb (s. dazu auch S. 20 in dieser Ausgabe). Die Notwendigkeit eines neuen Ordnungsrahmens für den Fernverkehr wird aktuell jedenfalls einmal mehr durch die Länder unterstrichen (s. unten stehender Kasten).

■ In infrastruktureller Hinsicht sind mit Blick auf den Kontext Deutschlandtakt zwei Punkte brisant. Zum einen lässt sich recht deutlich eine beabsichtigte Weiterentwicklung, wenn nicht gar größere Überarbeitung des bisherigen Zielfahrplans (3. Gutachterentwurf von SMA) aus dem Koalitionsvertrag herauslesen. Zum anderen wird aber gleichzeitig benannt, dass man eine Vielzahl von Projekten aus dem jetzigen Deutschlandtakt-Maßnahmenkonzept planungsrechtlich neu einkleiden und somit zur Umsetzung bringen möchte. Neben diesem inhaltlichen Widerspruch lauert dabei eine große formale Herausforderung auf den Bund. Das in diesem Kontext benannte Instrument der Legalplanung ist unter Juristen jedenfalls nicht unumstritten. Ein gewichtiges Spannungsfeld wird auch im Koalitionsvertrag direkt benannt: Das Verhältnis zwischen europäischem und nationalem Recht. Erste Erfahrungen mit der Legalplanung hat man in Deutschland bereits nach der Wiedervereinigung bei einzelnen Vorhaben der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ (VDE) sammeln können. Das 2020 erlassene Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) greift ebenfalls diese Idee auf. Gerade im Vergleich gegenüber der Zeit der VDE-Projekte haben sich jedoch insbesondere die Anforderungen des EU-Rechts erheblich weiter entwickelt. Dies gilt vor allem für den Rechtsschutz, also grund-

sätzliche Klagebefugnisse und somit den Zugang zu Gerichten. Auch die Klärung des Verhältnisses von Klimaschutz und Artenschutz, das im Koalitionsvertrag benannt ist, muss im Spannungsfeld zwischen Bundes- und Europarecht bewertet werden. Wählt Deutschland hier einen Weg, der nicht europarechtskonform erscheint und der am Ende langwierige Entscheidungen beim EuGH abwarten muss, wäre im Sinne der angestrebten Planungsbeschleunigung wenig gewonnen. Somit wird es hier zunächst auf gut moderierte inhaltliche Projektfortschreibungen im Sinne eines frühzeitigen gesellschaftlichen Konsenses ankommen, ohne dass Grundsatzfragen überhaupt vor Gerichten landen müssen, was insbesondere die Grünen und die ihr nahestehenden Verbände fordern dürfte. Gleichzeitig muss die planrechtliche Beschleunigung der Infrastrukturprojekte aber auch formal sauber ausgestaltet sein, was für die neue Bundesregierung insgesamt eine Herausforderung darstellen wird.

■ Grüne Absage an die Verkehrswende?

Wenngleich die Absichten der Ampel von Umwelt- und Verkehrsverbänden durchaus einige Vorschusslorbeeren erhielten, so wird die neue Regierung im Bereich Verkehr sicherlich weniger progressiv unterwegs sein als manche(r) erhofft haben dürfte. Das Wort „Verkehrswende“ kommt im Koalitionsvertrag kein einziges Mal vor, was auch die ZDF-Satiresendung „Heute Show“ am 03.12.21 süffisant kommentierte und entsprechende grüne Ankündigungen aus dem Wahlkampf sezierte.

Den Zugriff auf das Verkehrs(wende)ministerium verspielten die Grünen jedenfalls selbst. In einem innerparteilichen Machtkampf drückten die bisherigen Parteispitzen Baerbock und Habeck eine Ausbootung Anton Hofreiters durch die Parteigremien und versorgten stattdessen Cem Özdemir mit einem Ministerposten. Dass Hofreiter sich schon lange sehr gewissenhaft auf das Amt des Verkehrsministers vorbereitet hatte und die verkehrspolitische Arbeit der

Grünen-Bundestagsfraktion in Fachkreisen eine hohe Wertschätzung genießt, spielte bei Baerbocks und Habecks Machtspielchen mit Sicherheit keine Rolle. Den Kollateralschaden, den die zwei Spitzengrünen damit angerichtet haben, ist für die Partei derzeit noch nicht absehbar. Klarscheit, dass neben der Verkehrspolitik auch die Glaubwürdigkeit in der Klimapolitik durch die Entscheidung gegen einen Verkehrsminister Hofreiter schweren Schaden genommen hat. Denn das Motto der Grünen lautete stets: Ohne Verkehrswende kein wirksamer Klimaschutz. Und tatsächlich steht der Verkehrssektor für rund 20 Prozent der Treibhausgasemissionen, ohne dass es in diesem Bereich seit 1990 Fortschritte gab. Die Klimawahlversprechen der Grünen aus dem Wahlkampf werden ohne Zugriff auf das Verkehrsministerium schwer einzuhalten sein.

■ Digital first, Verkehr second?

Richtig ist, dass der Koalitionsvertrag aber Spielräume und Freiheiten enthält, die wie bereits eingangs skizziert – je nach Hausleitung – unterschiedlich ausgelebt werden dürften. Auch die neue FDP-Führung im jetzigen BMDV wird somit an ihren Taten zu messen sein. Ob die Verkehrsthemen durch die Umbenennung des Ministeriums nun eher in die zweite Reihe rücken, bleibt abzuwarten. Gerade im „analogen“ Bereich des Schienenverkehrs wie Infrastrukturentwicklung und grundsätzlicher Rechtsrahmen warten auf Volker Wisching und Co. jedenfalls erhebliche Aufgaben. Ein erster Lackmusestest, wie ernsthaft im BMDV der Ausbau der Eisenbahn gefördert werden soll, wird die langersehnte Überarbeitung der Standardisierten Bewertung sein (vgl. Bahn-Report 3/21, S. 82-83), deren Präsentation nun im ersten Halbjahr 2022 erwartet wird.

Für weiteren Fortschritt im Bahnsektor dürfte die Funktion des Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr nicht unerheblich sein, denn in dieser Rolle bearbeitete Enak Ferlemann als hochrangiger Vertreter zuletzt eine Menge Bahnthemen mit besonderem Fokus. Insofern bleibt die Hoffnung, dass diese Arbeit durch eine neue Person in selber Funktion fortgeführt wird – und dass somit Andreas Scheuer zumindest hierbei Recht behalten würde. **E**

Deutschlandtakt: Länder sehen dringlichen Handlungsbedarf in Folge der Expansion von FlixTrain

(jn) Die Notwendigkeit, dass sich der Bund – wie im Koalitionsvertrag der Ampel angelegt – möglichst bald mit Rahmenbedingungen und Organisationsfragen im Kontext Deutschlandtakt beschäftigt, wurde erst jüngst durch die Verkehrsministerkonferenz der Bundesländer, die sich Anfang Dezember traf, unterstrichen.

Ein Antrag auf Initiative Mecklenburg-Vorpommerns in Zusammenarbeit mit den Ländern Baden-Württemberg und Brandenburg fordert die „dringende Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen für die Umsetzung des Deutschlandtaktes“. Dabei geht es insbesondere um die Verbindlichkeit von Fernverkehrsangeboten und die gegenseitige Anerkennung von Fahrscheinen durch die SPfV-EVU – ein Thema, das im Bahn-Report schon vor langer Zeit und wiederholt behandelt wurde (vgl. z.B. Bahn-Report 2/19, S. 5-9).

Konkreter Anlass ist der Umstand, dass im neuen Fahrplanjahr FlixTrain erstmals eine bisher stets von DB Fernverkehr genutzte Fernverkehrsstrasse erhalten hat (siehe dazu auch S. 19 in dieser Ausgabe), die verschiedene Halteoptionen zwischen Berlin und Hamburg zulässt. Hieraus ergibt sich zunächst folgende Problematik: Trassen werden jeweils nur für ein Jahr vergeben. Für 2022 hat FlixTrain immerhin zugesichert, die regional bedeutsamen Unterwegshalte in Schleswig-Holstein (Büchen), Mecklenburg-Vorpommern (Ludwigslust) und Brandenburg (Wittenberge) zu bedienen. Zukünftige Angebotsverschlechterungen

für die Fahrgäste „in der Fläche“ können allerdings durch den zunehmenden Wettbewerb in kommenden Jahren nicht ausgeschlossen werden, wie der mecklenburg-vorpommersche Verkehrsminister Meyer konstatierte. Dass diese „Gefahr“ aber ebenso von der formal eigenwirtschaftlich agierenden DB Fernverkehr ausgeht, sollte gleichwohl nicht unerwähnt bleiben – nur erscheint das „Hereinregieren“ der Politik in das Staatsunternehmen DB sicherlich manchmal einfacher, hier gelang es offenbar aber auch bei FlixTrain.

Ferner als problematisch wird die nicht vorhandene unternehmensübergreifende Anerkennung von Fahrscheinen im Fernverkehr gesehen. „Da DB Fernverkehr und FlixTrain gegenseitig die jeweiligen Tickets des anderen nicht anerkennen, sind die Streckenzeitkarten der DB kaum noch attraktiv, weil diese im wichtigsten Pendlerzug am Nachmittag aus Richtung Hamburg Hauptbahnhof nicht genutzt werden können. Konkret bedeutet dies, dass die Pendler auf einen früheren oder späteren Zug ausweichen müssen oder sich ihre Fahrkosten enorm erhöhen“, machte Meyer weiter deutlich.

Das Fehlen eines bundesweit einheitlichen, übergeordneten, betreiberneutralen Fernverkehrstarifs sowie die sich aus der derzeitigen jährlichen Neuvergabe von Trassen und der fehlenden Vorgabe von Haltekonzeptionen im Fernverkehr ergebenden Unsicherheiten werden von der Verkehrsministerkonferenz kritisiert – Adressat der Kritik ist der Bund. **E**