



Kurzprotokoll der 6. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 10. September 2025, 09:30 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 600

Vorsitz: Tarek Al-Wazir, MdB

Tagesordnung

Tagesordnungspunkt 1

Seite 21

Bericht des Bundesministeriums für Verkehr

**Nachbericht über die Tagung des Rates Verkehr,
Telekommunikation und Energie (Teil: Verkehr)
vom 5. Juni 2025**

Selbstbefassung 21(15)SB-3

Tagesordnungspunkt 2

Seite 21

Bericht des Bundesministeriums für Verkehr
auf Antrag der Fraktion Die Linke

**Besetzung der Aufsichtsgremien bundeseigener
Unternehmen im Geschäftsbereich des Verkehrs-
ministeriums**

Selbstbefassung 21(15)SB-8



Tagesordnungspunkt 3

Seite 23

Antrag der Abgeordneten Swantje Henrike Michaelsen, Julian Joswig, Dr. Jan-Niclas Gesenhues, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**Am Verbrenner-Aus ab dem Jahr 2035 festhalten –
Verlässlichkeit für Verbraucher, Klima und
Wirtschaft**

BT-Drucksache 21/786

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und
nukleare Sicherheit

Berichterstatter:

Abg. Alexander Jordan [CDU/CSU]

Tagesordnungspunkt 4

Seite 9

- a) **Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen**

KOM(2025)180 endg.; Ratsdok.-Nr. 8255/25

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und
nukleare Sicherheit
Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

Berichterstatter:

Abg. Truels Reichardt [SPD]

- b) **Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und die in den nationalen Fahrzeugregistern erfassten Zulassungsdaten von Fahrzeugen sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates**

KOM(2025)179 endg.; Ratsdok.-Nr. 8259/25

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und
nukleare Sicherheit
Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

Berichterstatter:

Abg. Truels Reichardt [SPD]

Tagesordnungspunkt 5

Seite 24

Bericht des Bundesministeriums für Verkehr
auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**Arbeitsbericht des Expertenforums klima-
freundliche Mobilität und Infrastruktur sowie der
Ressortbeitrag des BMV zum Klimaschutz-
programm der Bundesregierung**

Selbstbefassung 21(15)SB-10



Tagesordnungspunkt 6 **Seite 12**

Bericht des Bundesministeriums für Verkehr
auf Antrag der Fraktion der AfD

Zugunfall in Riedlingen

Selbstbefassung 21(15)SB-11

Tagesordnungspunkt 7 **Seite 9**

**Mitteilung der Kommission an das Europäische
Parlament und den Rat über die Technologie- und
Marktreife schwerer Straßenfahrzeuge**

KOM(2025)260 endg.; Ratsdok.-Nr. 9568/25

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und
nukleare Sicherheit

Berichterstatter:

Abg. Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

Tagesordnungspunkt 8*) **Seite 10**

**Empfehlung der Kommission vom 22.5.2025 zu
Mobilitätsarmut: Gewährleistung einer
erschwinglichen, zugänglichen und fairen
Mobilität**

K(2025)3068 endg.; Ratsdok.-Nr. 9304/25

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Ausschuss für Arbeit und Soziales

Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und
nukleare Sicherheit

Berichterstatter:

Abg. Luigi Pantisano [Die Linke]

Tagesordnungspunkt 9 **Seite 10**

**Vorschlag für einen Beschluss des Rates zur
Festlegung des im Namen der Europäischen Union
im Hafenstaatkontrollausschuss der Pariser
Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle zu
vertretenden Standpunkts**

KOM(2025)132 endg.; Ratsdok.-Nr. 7571/25

Federführend:

Verkehrsausschuss

Berichterstatter:

Abg. Truels Reichardt [SPD]



Tagesordnungspunkt 10*)

Seite 10

**Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat
Der Flexibilitätsmechanismus für SAF im Rahmen der Initiative "ReFuelEU Aviation"**

KOM(2025)59 endg.; Ratsdok.-Nr. 6649/25

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit
Ausschuss für Tourismus
Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

Berichterstatter:

Abg. Harald Orthey [CDU/CSU]

Tagesordnungspunkt 11

Seite 10

Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG

KOM(2025)52 endg.; Ratsdok.-Nr. 6640/25

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit
Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

Berichterstatter:

Abg. Harald Orthey [CDU/CSU]

Tagesordnungspunkt 12

Seite 10

Sonderbericht des Europäischen Rechnungshof Nr. 6/2025

EU-Politik zur Bekämpfung der durch Schiffe erzeugten Meeresverschmutzung: Noch nicht in ruhigen Gewässern

ERH 6/2025

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Ausschuss für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Berichterstatter:

Abg. Alexis L. Giersch [AfD]

Tagesordnungspunkt 13

Seite 10

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG hinsichtlich der Verlängerung des Zeitraums, in dem emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge in den Genuss von erheblich ermäßigten Infrastruktur- oder Benutzungsgebührensätzen oder einer Befreiung von diesen Gebühren kommen können

KOM(2025)348 endg.; Ratsdok.-Nr. 10936/25

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit
Ausschuss für Tourismus
Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

Berichterstatter:

Abg. Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]



Tagesordnungspunkt 14 **Seite 12**

Bericht des Bundesministeriums für Verkehr
auf Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Aktueller Sachstand Bahnunglück von Garmisch-Partenkirchen vom 3. Juni 2022

Selbstbefassung 21(15)SB-13

Tagesordnungspunkt 15 **Seite 10**

Gemeinsamer Bericht an das Europäische Parlament und den Rat über die Umsetzung des Aktionsplans zur militärischen Mobilität 2.0

JOIN(2025)11 endg.; Ratsdok.-Nr. 7322/25

Federführend:

Verteidigungsausschuss

Mitberatend:

Auswärtiger Ausschuss

Verkehrsausschuss

Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union

Berichterstatter:

Abg. Harald Orthey [CDU/CSU]

Tagesordnungspunkt 16 **Seite 11**

Antrag der Abgeordneten Bernd Schattner, Stephan Protschka, Peter Felser, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD

Spürbare Entlastung der heimischen Landwirtschaft – Agrardieselmrückzahlung sofort rückwirkend einführen

BT-Drucksache 21/604

Federführend:

Finanzausschuss

Mitberatend:

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschuss für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat

Verkehrsausschuss

Haushaltsausschuss

Berichterstatter:

Abg. Carl-Philipp Sassenrath [CDU/CSU]

Tagesordnungspunkt 17 **Seite 11**

Gesetzentwurf der Abgeordneten Dr. Jan-Niclas Gesenhues, Swantje Henrike Michaelsen, Karl Bär, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und weiterer Vorschriften

BT-Drucksache 21/777

Federführend:

Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Mitberatend:

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschuss für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat

Verkehrsausschuss

Berichterstatter:

Abg. Alexander Jordan [CDU/CSU]



Tagesordnungspunkt 18

Seite 11

- a) Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

**Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des
Batterierechts an die Verordnung
(EU) 2023/1542
(Batterierecht-EU-Anpassungsgesetz – Batt-EU-
AnpG)**

BT-Drucksache 21/570

Federführend:

Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Mitberatend:

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Verkehrsausschuss
Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen

Berichterstatter:

Abg. Ulrich von Zons [AfD]

- b) Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des
Batterierechts an die Verordnung
(EU) 2023/1542
(Batterierecht-EU-Anpassungsgesetz – Batt-EU-
AnpG)**

BT-Drucksache 21/1150

Federführend:

Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Mitberatend:

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Verkehrsausschuss
Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen

Berichterstatter:

Abg. Ulrich von Zons [AfD]

Tagesordnungspunkt 19

Seite 11

Antrag der Abgeordneten Steffi Lemke, Dr. Jan-Niclas Gesenhues, Julia Schneider, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**Frühjahrsdürre und Hitzeprognosen ernst nehmen
- Jetzt entschlossen handeln**

BT-Drucksache 21/351

Federführend:

Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Mitberatend:

Innenausschuss
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat
Ausschuss für Gesundheit
Verkehrsausschuss
Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen
Haushaltsausschuss

Berichterstatter:

Abg. Truels Reichardt [SPD]



Tagesordnungspunkt 20

Seite 17

Bericht des Bundesministeriums für Verkehr
auf Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

**Neuer Zeitplan der Generalsanierung der DB
InfraGO AG**

Selbstbefassung 21(15)SB-14

Tagesordnungspunkt 21

Seite 12

- a) Gesetzentwurf der Abgeordneten Karsten Hilse,
Steffen Kotré, Dr. Rainer Kraft, weiterer
Abgeordneter und der Fraktion der AfD

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grund-
gesetzes (Artikel 143h – Klimaschutzfolgen-
bereinigung)**

BT-Drucksache 21/575

Federführend:

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Mitberatend:

Auswärtiger Ausschuss
Innenausschuss
Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz
Finanzausschuss
Verkehrsausschuss
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und
nukleare Sicherheit
Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und
Kommunen
Haushaltsausschuss

Berichterstatterin:

Abg. Isabel Cademartori [SPD]

- b) Gesetzentwurf der Abgeordneten Karsten Hilse,
Steffen Kotré, Dr. Rainer Kraft, weiterer
Abgeordneter und der Fraktion der AfD

**Entwurf eines Gesetzes zur Beseitigung der
Klimaschutzfolgen und Wiederherstellung der
Energieinfrastruktur in Deutschland
(Klimaschutzfolgenbereinigungsgesetz)**

BT-Drucksache 21/576

Federführend:

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Mitberatend:

Auswärtiger Ausschuss
Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz
Finanzausschuss
Verkehrsausschuss
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und
nukleare Sicherheit
Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und
Kommunen
Haushaltsausschuss

Berichterstatterin:

Abg. Isabel Cademartori [SPD]

*Die mit *) gekennzeichneten TOPs wurden vertagt bzw. abgesetzt.*

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Baumgartner, Günter Donth, Michael Geissler, Dr. Jonas Jordan, Alexander Kölbl, Daniel Orthey, Harald Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Sassenrath, Carl-Philipp Simon, Björn	Bodin, Leif Erik Frauenpreiß, Christoph Grasse, Adrian Günther, Georg Oest, Florian Oßner, Florian Schreiner, Felix Steineke, Sebastian Stracke, Stephan Tauschwitz, Vivian
AfD	Bochmann, René Giersch, Alexis L. Haise, Lars Henze, Stefan Kneller, Maximilian Wiehle, Wolfgang Zons, Ulrich von	Becker, Carsten Goßner, Hans-Jürgen Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Mayer, Andreas Scheurell, Volker Strauß, Otto
SPD	Cademartori, Isabel Kröber, Martin Reichardt, Truels Troff-Schaffarzyk, Anja Vöpel, Dirk Zierke, Stefan	Kreiser, Dunja Mieves, Matthias David Rützel, Bernd Schwartz, Stefan Zorn, Armand
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Al-Wazir, Tarek Broßart, Victoria Gastel, Matthias Michaelsen, Swantje Henrike	Eckert, Leon Müller, Claudia Slawik, Nyke Verlinden, Dr. Julia
Die Linke	Bosch, Jorrit Pantisano, Luigi Schliesing, David	Beutin, Lorenz Gösta Ramelow, Bodo Zerr, Anne



Vor Eintritt in die Tagesordnung

Der **Vorsitzende** eröffnet die 6. Ausschusssitzung, gratuliert den Ausschussmitgliedern Jorrit Bosch und Henning Rehbaum im Namen des Ausschusses zum Geburtstag, teilt mit, dass nach Mitteilung der Fraktion der CDU/CSU die stellvertretende Ausschussmitgliedschaft des Abg. Volker Mayer-Lay (CDU/CSU) durch den Abg. Felix Schreiner (CDU/CSU) übernommen wird, und weist darauf hin, dass Vertreterinnen und Vertreter des Bundesrechnungshofs als Zuhörende an der Sitzung teilnehmen.

Er führt aus, dass die vom Sekretariat des Verkehrsausschusses angefertigte Chronik über die Tätigkeit des Ausschusses in der 20. Wahlperiode verteilt wurde. Er kündigt an, dass in der nächsten Ausschusssitzung über die Frage der Veröffentlichung Beschluss gefasst werden soll.

Abg. **Victoria Broßart** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) beantragt namens ihrer Fraktion, Tagesordnungspunkt 5, Bericht des Bundesministeriums für Verkehr auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Arbeitsbericht des Expertenforums klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur sowie der Ressortbeitrag des BMV zum Klimaschutzprogramm der Bundesregierung“, in öffentlicher Sitzung zu beraten. Sie weist weiterhin darauf hin, ihre Fraktion habe das BMV am 24. Juli 2025 um die Erstellung und Übersendung eines schriftlichen Vorabberichts zu diesem Tagesordnungspunkt gebeten. Bisher sei kein solcher Bericht übersandt worden. Auch der für Tagesordnungspunkt 14, Bericht des Bundesministeriums für Verkehr auf Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD „Aktueller Sachstand Bahnunglück von Garmisch-Partenkirchen vom 3. Juni 2022“, erbetene Vorabbericht liege nicht vor.

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Tagesordnungspunkt 5, Bericht des Bundesministeriums für Verkehr auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Arbeitsbericht des Expertenforums klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur sowie der Ressortbeitrag des BMV zum Klimaschutzprogramm der Bundesregierung“, in öffentlicher Sitzung zu beraten, wird mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke abgelehnt.

Er kündigt an, dass das Thema der schriftlichen Vorabberichte in der Obleuterunde diskutiert wird.

Er trägt die Vorschläge der Fraktionen für den Ablauf der Ausschusssitzung vor.

Tagesordnungspunkt 4

a) Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen

KOM(2025)180 endg.; Ratsdok.-Nr. 8255/25

b) Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und die in den nationalen Fahrzeugregistern erfassten Zulassungsdaten von Fahrzeugen sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates

KOM(2025)179 endg.; Ratsdok.-Nr. 8259/25

Der **Vorsitzende** erläutert, dass der Ausschuss die Vorlage unter TOP 4 a) hinsichtlich der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit bereits in der 4. Sitzung vom 9. Juli 2025 beraten hat.

Er stellt fest:

Der Ausschuss nimmt die EU-Vorlagen auf Ratsdok.-Nr. 8255/25 sowie auf Ratsdok.-Nr. 8259/25 zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 7

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Technologie- und Marktreife schwerer Straßenfahrzeuge

KOM(2025)260 endg.; Ratsdok.-Nr. 9568/25

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss nimmt die EU-Vorlage auf Ratsdok.-Nr. 9568/25 zur Kenntnis.



Tagesordnungspunkt 8

Empfehlung der Kommission vom 22.5.2025 zu Mobilitätsarmut: Gewährleistung einer erschwinglichen, zugänglichen und fairen Mobilität

K(2025)3068 endg.; Ratsdok.-Nr. 9304/25

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD, den Tagesordnungspunkt zu vertagen.

Tagesordnungspunkt 9

Vorschlag für einen Beschluss des Rates zur Festlegung des im Namen der Europäischen Union im Hafenstaatkontrollausschuss der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle zu vertretenden Standpunkts

KOM(2025)132 endg.; Ratsdok.-Nr. 7571/25

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss nimmt die EU-Vorlage auf Ratsdok.-Nr. 7571/25 zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 11

Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG

KOM(2025)52 endg.; Ratsdok.-Nr. 6640/25

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss nimmt die EU-Vorlage auf Ratsdok.-Nr. 6640/25 zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 12

Sonderbericht des Europäischen Rechnungshof Nr. 6/2025

EU-Politik zur Bekämpfung der durch Schiffe erzeugten Meeresverschmutzung: Noch nicht in ruhigen Gewässern

ERH 6/2025

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss nimmt den Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofs Nr. 6/2025 zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 13

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG hinsichtlich der Verlängerung des Zeitraums, in dem emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge in den Genuss von erheblich ermäßigten Infrastruktur- oder Benutzungsgebührensätzen oder einer Befreiung von diesen Gebühren kommen können

KOM(2025)348 endg.; Ratsdok.-Nr. 10936/25

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss nimmt die EU-Vorlage auf Ratsdok.-Nr. 10936/25 hinsichtlich der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 15

Gemeinsamer Bericht an das Europäische Parlament und den Rat über die Umsetzung des Aktionsplans zur militärischen Mobilität 2.0

JOIN(2025)11 endg.; Ratsdok.-Nr. 7322/25

Der **Vorsitzende** führt aus, dass die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beantragt hat, diesen TOP zu debattieren, aber der federführende Verteidigungsausschuss das Mitberatungsvotum des Verkehrsausschusses für den heutigen Tag angefordert hat. Er schlägt vor, jetzt eine Stellungnahme für den federführenden Ausschuss zu beschließen und die Debatte nachzuholen.

Er stellt fest:

Der Ausschuss nimmt die EU-Vorlage auf Ratsdok.-Nr. 7322/25 zur Kenntnis und beschließt einvernehmlich, die Debatte zu vertagen.



Tagesordnungspunkt 16

Antrag der Abgeordneten Bernd Schattner, Stephan Protschka, Peter Felser, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD

Spürbare Entlastung der heimischen Landwirtschaft – Agrardieselmrückerstattung sofort rückwirkend einführen

BT-Drucksache 21/604

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD, den Antrag abzulehnen.

Tagesordnungspunkt 17

Gesetzentwurf der Abgeordneten Dr. Jan-Niclas Gesenhues, Swantje Henrike Michaelson, Karl Bär, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und weiterer Vorschriften

BT-Drucksache 21/777

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD, SPD und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Gesetzentwurf abzulehnen.

Tagesordnungspunkt 18

a) Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Batterierechts an die Verordnung (EU) 2023/1542 (Batterierecht-EU-Anpassungsgesetz – Batt-EU-AnpG)

BT-Drucksache 21/570

b) Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Batterierechts an die Verordnung (EU) 2023/1542

(Batterierecht-EU-Anpassungsgesetz – Batt-EU-AnpG)

BT-Drucksache 21/1150

Ausschussdrucksache 21(16)65 (Anlage 1)

Ausschussdrucksache 21(16)66 (Anlage 2)

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke, den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(16)65 (**Anlage 1**) anzunehmen.

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke, den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/570 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(16)65 anzunehmen.

Weiterhin empfiehlt der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke, den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(16)66 (**Anlage 2**) anzunehmen.

Der Ausschuss empfiehlt einvernehmlich, den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 21/1150 – vorbehaltlich der Überweisung – für erledigt zu erklären.

Tagesordnungspunkt 19

Antrag der Abgeordneten Steffi Lemke, Dr. Jan-Niclas Gesenhues, Julia Schneider, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Frühjahrsdürre und Hitzepronosen ernst nehmen - Jetzt entschlossen handeln

BT-Drucksache 21/351

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke, den Antrag abzulehnen.



Tagesordnungspunkt 21

a) Gesetzentwurf der Abgeordneten Karsten Hilse, Steffen Kotré, Dr. Rainer Kraft, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 143h – Klimaschutzfolgenbereinigung)

BT-Drucksache 21/575

b) Gesetzentwurf der Abgeordneten Karsten Hilse, Steffen Kotré, Dr. Rainer Kraft, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD

Entwurf eines Gesetzes zur Beseitigung der Klimaschutzfolgen und Wiederherstellung der Energieinfrastruktur in Deutschland (Klimaschutzfolgenbereinigungsgesetz)

BT-Drucksache 21/576

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD, den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/575 abzulehnen.

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der AfD, den Gesetzentwurf auf Drucksache 21/576 abzulehnen.

Tagesordnungspunkt 6

Bericht des Bundesministeriums für Verkehr auf Antrag der Fraktion der AfD

Zugunfall in Riedlingen

Selbstbefassung 21(15)SB-11

Ausschussdrucksache 21(15)19 (Anlage 3)

und

Tagesordnungspunkt 14

Bericht des Bundesministeriums für Verkehr auf Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Aktueller Sachstand Bahnunglück von Garmisch-Partenkirchen vom 3. Juni 2022

Selbstbefassung 21(15)SB-13

Der **Vorsitzende** begrüßt den Vorstandsvorsitzenden der DB InfraGO AG, Dr. Philipp Nagl, zur Beratung der Tagesordnungspunkte 6 und 14 und erläutert den Ablauf. Er führt aus, dass die vorgesehene Beratungszeit 60 Minuten beträgt, wobei auf ein etwa fünfminütiges Eingangsstatement die Frage- und Antwortrunden der Fraktionen folgen.

Dr. Philipp Nagl (DB InfraGO AG) führt aus, am 3. Juni 2022 sei es zum tragischen Unglück von Burgrain bei Garmisch-Partenkirchen gekommen, bei dem fünf Menschen gestorben und über 70 Menschen verletzt worden seien. Das Unglück der Regionalbahn 59458 der DB Regio AG am Nachmittag dieses Tages habe man umfassend aufgearbeitet. Die Ergebnisse dieser Aufarbeitung seien dem Aufsichtsrat der DB InfraGO AG und dem Aufsichtsrat der DB AG zugeleitet worden. Das sei die umfangreichste Aufarbeitung eines Eisenbahnunglücks seit dem Unfall bei Eschede am 3. Juni 1998. Die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung habe einen Bericht zu den technischen Aspekten des Unfalls angefertigt. Weiterhin habe man in Abstimmung mit der Staatsanwaltschaft München begonnen, alle internen Prozesse aufzuarbeiten, um daraus Schlüsse ziehen zu können, wie solche Unglücke künftig verhindert werden könnten. Dabei seien sowohl sämtliche Ebenen, personelle, prozessuale, technische und organisatorische, als auch die Rahmenbedingungen in den Blick genommen worden. Den eigenen Bericht zu den internen Prozessen habe man der Staatsanwaltschaft übergeben.

Konkret habe das Versagen von sieben Betonschwellen zu dem Unfall von Burgrain geführt. Die Betonschwellen seien aufgrund der Alkali-Kieselsäure-Reaktion im Betongemisch beschädigt gewesen. Dieses Problem sei in Deutschland lange bekannt und betreffe viele Betonbauwerke. Die Betonschwellen hätten unter dem Zug versagt, was zum Entgleisen des Zuges geführt habe.

Was die Frage der Verantwortlichkeit angehe, beginne im Oktober ein strafrechtlicher Prozess gegen zwei Angeklagte. Weiterhin werde innerhalb des Unternehmens der Frage nach der Gestaltung von Rahmenbedingungen und der Umsetzung von Maßnahmen nachgegangen, um solche Unfälle zu verhindern. In den vergangenen drei Jahren seien über zwei Millionen Schwellen erneuert worden. Die für den Unfall verantwortlichen Schwellen seien im



gesamten Netz weitestgehend ersetzt worden. Dieser Prozess laufe noch. Weiterhin habe man organisatorische Maßnahmen ergriffen. Die Gruppe, die die technischen Regelwerke erlasse, habe man neu aufgestellt. Das Regelwerk zur Begutachtung von Schwellen sei verschärft worden. Weitere technische Vorgaben seien angepasst worden. Die Umsetzung aller Maßnahmen werde sicher noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Ziel sei es, aus diesem Unglück die richtigen Schlüsse zu ziehen, um Wiederholungen zu vermeiden.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU) hebt die Tragik der beiden Unfälle von Riedlingen und Burgrain hervor. Er habe an der Trauerfeier für die Opfer des Unglücks von Riedlingen teilgenommen und mit den Hinterbliebenen der Opfer gesprochen. Auch wenn die Untersuchungen zu diesem Unfall andauerten, sei er auch nach Gesprächen mit Eisenbahnern, die die Strecke kannten, der Auffassung, dass man mit diesem Unfall nicht hätte rechnen müssen. Das zeige, dass man, auch wenn die Bahn eines der sichersten Verkehrsmittel sei, nicht alles unter Kontrolle haben könne. Gleichwohl müssten aber Lehren daraus gezogen werden, um Ähnliches zu verhindern.

Nach der Presseberichterstattung zum Unfall von Burgrain habe ein Lokführer im Vorhinein eine Auffälligkeit auf der Strecke gemeldet, was aber vom Fahrdienstleiter nicht weitergegeben worden sei. Er frage, ob wegen einer solchen Meldung normalerweise eine solche wichtige Strecke gesperrt werde. Zudem bittet er um Detailinformationen zum konkreten Ablauf einer Streckenkontrolle. Ihn interessiere, ob diese technisch, mit Messinstrumenten und Sensorik, oder durch Inaugenscheinnahme von Menschen durchgeführt werde. Kraftfahrzeuge könnten auch Daten über Schlaglöcher sammeln und übermitteln. Es stelle sich die Frage, ob Lokomotiven ebenfalls über solche technischen Einrichtungen verfügten und ein solches Verfahren bereits angewandt werde.

Dr. Philipp Nagl (DB InfraGO) ergänzt seine Einführung auf Vorschlag des Vorsitzenden um Ausführungen zum Zugunfall von Riedlingen. Am 27. Juli 2025 sei ein Regionalexpress der DB Regio, ein Neigetechnik-Diesellokomotivzug, verunglückt. Die Ursachenuntersuchung laufe noch. Es liege noch kein Bericht vor. Nach aktuellem Kenntnisstand sei Ursache des Unfalls nicht das Abrutschen eines Hangs, sondern ein hoher Eintrag von Wasser und

Geröll von oberhalb des Hangs bzw. der Böschung gewesen. Es sei sehr viel Material auf die Gleise geschwemmt worden, was zur Entgleisung des Zugs geführt habe. Sollten die Ergebnisse der Ursachenuntersuchung diese These stützen, sei die unternehmensinterne Aufarbeitung deswegen schwer, weil die Ursache außerhalb der Einflusszone des Unternehmens liege. Gleichwohl werde man sich mit diesem Unfall und der genannten Problematik befassen müssen. Entsprechende unternehmensinterne Untersuchungen hätten jedenfalls gezeigt, der Streckenteil, auf dem der Unfall stattgefunden habe, sei in der Vergangenheit völlig unauffällig gewesen. Das sei der aktuelle Kenntnisstand. Man müsse die Ergebnisse der Untersuchungen abwarten.

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD) betont, es sei bedauerlich, dass das BMV bisher keinen Bericht zum Unfall von Burgrain übermittelt habe. In der Presseberichterstattung fänden sich aber Informationen aus dem Bericht der Kanzlei Gleiss Lutz. Dieser Unfall sei nicht überraschend passiert. Viele defekte Schwellen seien zu spät ausgetauscht worden, wobei die Gründe sowohl beim fehlenden Geld als auch bei mangelnder Fehlerkultur im Unternehmen zu suchen seien. Früher sei den Meldungen von Triebfahrzeugführern nachgegangen worden. Es sei seine Beobachtung, dass aber offenbar ein hoher Druck im Unternehmen herrsche, zu melden, dass alles in Ordnung sei, obwohl das nicht stimme. Er hoffe auf eine Veränderung der Unternehmenskultur in diesem Punkt.

Er bittet um Informationen zu der Frage, wie die Kommunikation zwischen den verschiedenen Organisationseinheiten innerhalb der DB InfraGO AG und zwischen den betroffenen Einheiten der DB InfraGO AG und der DB AG organisiert sei, um die Weitergabe entsprechender Meldungen sicherzustellen. Weiterhin interessiere ihn, welche konkreten Maßnahmen neben dem Austausch der Schwellen umgesetzt worden seien, etwa im Hinblick auf die Verbesserung der Fehlerkultur im Unternehmen. Er frage außerdem, inwieweit eine technische Überwachung von Gleisen geprüft oder bereits umgesetzt werde. Es gebe den Vorschlag, neben den Gleisen Glasfaserkabel zum Detektieren von Störungen zu verlegen.

Abg. **Martin Kröber** (SPD) betont, bisher habe sich der Ausschuss nicht in ausreichender Weise mit dem Unfall von Burgrain beschäftigt. Die bisherige



en Informationen deuteten darauf hin, dass Baumängel für diesen Unfall mit Todesopfern ursächlich seien. Was von Seiten des Unternehmens anschließend unternommen worden sei, sei beeindruckend, aber die Frage, wie man nach dem Unfall in so kurzer Zeit hunderttausende Schwellen austauschen könne, wenn das doch vorher nicht gelungen sei, beschäftige ihn sehr. Er stelle sich die Frage, woher diese Schwellen gekommen seien und wer sie produziert habe. In der Vergangenheit habe es oft geheißt, für die Umsetzung solcher Maßnahmen gebe es kein Personal. Die Schäden seien lange bekannt gewesen. Es habe viele Hinweise, auch von Unternehmensmitarbeitern, gegeben. Er wolle wissen, warum die Schäden nicht vor dem Unfall beseitigt worden seien.

Nach den bisherigen Informationen sei der Zugunfall von Riedlingen nicht auf Baumängel zurückzuführen. Allerdings frage er sich, ob es an dieser Stelle nicht bereits vor dem Unfall Probleme mit dem Wasserablauf gegeben habe.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) hebt das Leid der Opfer und die Belastungen für diejenigen hervor, die bei den Unfällen von Burgrain und Riedlingen vor Ort geholfen hätten. Er dankt allen beteiligten Einsatzkräften. Unfälle wie diese seien ein Anlass, bestehende Sicherheitsstandards zu hinterfragen.

Im Hinblick auf die möglichen Ursachen des Zugunfalls von Riedlingen, die bisher bekannt seien, interessiere ihn, ob sich aufgrund von Starkregenereignissen in letzter Zeit bereits verstärkt Handlungsbedarfe, etwa in Bezug auf Finanzierung oder rechtliche Rahmenbedingungen, gezeigt hätten.

Weiterhin bittet er um konkrete Informationen zu den Fragen, welche technischen Regeln nach dem Unfall von Burgrain geändert worden seien und wie die Betonschwellen künftig untersucht würden.

Abg. **Luigi Pantisano** (Die Linke) schließt sich den Ausführungen der Vorredner zur Anteilnahme sowie zum Dank an die Hilfs- und Einsatzkräfte an. Zum Unfall von Burgrain fragt er, wann das BMV über die Einschätzung des Streckeninspektors informiert worden sei.

Zum Unfall von Riedlingen führt er aus, laut Presseberichten sei 2020 ein Gutachten zu Starkregenereignissen entstanden, in dem vom BMV gewarnt

worden sei, dass ein hohes Risiko für derartige Hangrutsche nach Starkregenereignissen auf einer Strecke von insgesamt 1.900 km bestehe. Angesichts des Klimawandels werde das Problem zunehmen. Der Zugunfall sei daher kein Einzelfall. Vor einiger Zeit sei auf der Strecke von Aalen nach Stuttgart ein Hang auf einer Breite von 30 Metern wegen Starkregens abgerutscht. Glücklicherweise habe das nicht zu einem Unfall geführt. Unfälle wie der von Riedlingen könnten daher wieder geschehen, was zu vermeiden sei.

Er bittet das BMV um die Bestätigung, dass es dieses Gutachten zur Gefährdung von Bahntrassen durch Hangrutsche gebe, und fragt, ob weitere Gutachten über die Gefährdung der Verkehrsinfrastruktur durch Extremwetterereignisse, wie Starkregen oder Dürre, vorlägen. Er fragt, ob dem BMV Maßnahmen bekannt seien, die zur Sicherung der in dem Gutachten genannten Eisenbahntrassen ergriffen worden seien. Ihn interessiere, ob die Klimaresilienz in dem angekündigten Strategiepapier zur Bahn eine Rolle spielen werde. An Dr. Nagl richtet er die Frage, was unternommen werde, um derartige Gefahrenstellen abzusichern.

RD **Christoph Kreuer** (BMV) führt aus, zwischen der DB AG und dem Ministerium bestehe ein intensiver Austausch. Innerhalb von Minuten werde man über Ereignisse, wie etwa die Unfälle von Burgrain und Riedlingen, informiert.

Zum Thema der Vorsorgemaßnahmen verweist er auf das öffentlich einsehbare Geoportal des Eisenbahnbundesamts, das auch über die wesentlichen Gefahrenpunkte der Streckenabschnitte informiere. Auch die Strecke bei Riedlingen sei in diesem Gefahrenportal genannt worden. Das BMV arbeite eng mit der Bahn zusammen, auch bei Fragen der Erkennung von Mängeln. Glasfaserlösungen setzten voraus, dass überall dort, wo Glasfaser bislang nicht vorhanden sei, sie nur zu diesem Zweck verlegt werden müsste.

Die DB Netz AG verfüge über eine eigene Abteilung zum Thema „Naturgefahrenmanagement“. Auch in der Vergangenheit habe die DB AG schon ihre Bereitschaft gezeigt, sich der Thematik anzunehmen und nach Verbesserungsmöglichkeiten zu suchen. Dabei sei die Finanzierung von Maßnahmen ein relevantes Thema.

Dr. Philipp Nagl (DB InfraGO AG) erläutert, Hänge und Dämme würden danach kategorisiert, ob sie



Auffälligkeiten zeigten. Manche der Anlagen seien 100 bis 150 Jahre alt, wobei alte Anlagen, die bisher unauffällig gewesen seien, als sicher eingestuft würden. Auf dieser Grundlage würden Hänge und Dämme fortlaufend saniert. Viele dieser Projekte seien sehr umfangreich, in der Umsetzung kompliziert und planfeststellungspflichtig. Es sei nicht möglich, einen vorhandenen Damm abzutragen und wieder aufzubauen, ohne vorher ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. In diesem Zusammenhang bittet er darum, zu prüfen, inwieweit die Planfeststellungsausnahme von § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz für Wiederaufbaumaßnahmen nach Naturkatastrophen erweitert werden könnte, damit sie auch für Fälle wie Riedlingen anwendbar wäre. Sollten größere bauliche Maßnahmen erforderlich sein, müsste ansonsten vorab ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

Man arbeite daran, sich auf die erwartbaren Ereignisse vorzubereiten und entsprechende Schwachstellen in der Infrastruktur zu sanieren. Dabei müsse berücksichtigt werden, dass es immer mehr regionale Starkregenereignisse gebe und die genauen Prognosen daher sehr schwer zu treffen seien, wo es dazu kommen werde.

Zum Thema der Folgen bei Meldungen durch Triebfahrzeugführer (TF) erläutert er, wenn ein TF Fehler in der Fahrbahn melde, habe der Fahrdienstleiter die entsprechende Strecke zu sperren. Anschließend müsse die Strecke durch eine Fachkraft „Fahrbahn“ begutachtet werden. Das sei bereits früher die Regel gewesen und gelte auch heute so. Dieses Regelwerk sei auch unbedingt einzuhalten. Die Inspektion der Fahrbahn erfolge einerseits mithilfe technischer Geräte, die die Gleislage und die Gleismäßen. Das seien die gelben Fahrzeuge, die in gewissen Intervallen das gesamte Schienennetz prüfen. Das Problem bei der Schwellenbegutachtung resultiere aus deren Beschaffenheit. Zwar würden technische Prüfverfahren erprobt, aber da sie aus Stahlbeton gefertigt seien, bräuchten Untersuchungen mithilfe von Röntgenstrahlen oder Ultraschall nichts. Am Ende sei daher die menschliche Inaugenscheinnahme erforderlich. Das Verfahren habe man verschärft. Man fordere nun, stärker geschädigte Schwellen auszugraben, um Schädigungen, wie etwa Horizontalrisse, die bei den normalerweise eingeschotterten Schwellen nicht sichtbar seien, feststellen zu können.

Das Verfahren zur Einordnung von Schwellen in

die drei vorhandenen Fehlerklassen habe man verschärft. Je nachdem, wie schadhaft die jeweilige Schwelle sei, seien bestimmte Maßnahmen zu ergreifen. Sehr leicht geschädigte Schwellen würden nicht gleich ersetzt, aber häufiger inspiziert. Bei mittelschwer und schwer geschädigten Schwellen erfolgten Sofortmaßnahmen, wie Langsamfahrbote oder Fahrverbote. Schwellen, die auf Strecken verlegt worden seien, die mit bis zu 120 km/h befahren werden könnten, würden alle sechs Monate begangen. Schwellen auf Hochgeschwindigkeitsstrecken würden alle zwei Monate durch eine Fachkraft geprüft.

Was die Überwachung mithilfe technischer Verfahren angehe, habe man viele Versuche zum Thema „Fiber Optic Sensing“ durchgeführt. Das Problem seien die unzähligen, falschen Meldungen, also Problem- bzw. Fehlermeldungen, die sich nach näherer Überprüfung der Infrastruktur als Falschmeldungen herausgestellt hätten. Bisher habe kein europäisches Bahnunternehmen dieses System zur Praktikabilität weiterentwickelt. Derzeit könne es zwar nicht breit ausgerollt werden, aber für die Zukunft werde diese Möglichkeit weiterverfolgt.

Zur Frage, warum der Schwellentausch nicht vor dem Unfall von Burgrain durchgeführt worden sei, erläutert er, die DB Netz AG habe im Jahr 2023 einen Verlust von einer Milliarde Euro erwirtschaftet, was hauptsächlich auf das Schwellenaustauschprogramm zurückzuführen sei. Er sei sehr dankbar dafür, dass dieser Verlust, der auch zu einem Verlust bei der DB AG geführt habe, in Kauf genommen worden sei. Es habe diesbezüglich viele Konflikte gegeben, weil die dafür erforderlichen Streckensperrungen nicht immer auf Verständnis gestoßen seien. In der Vergangenheit sei das System überreizt worden. Gleichzeitig sollten sicherheitstechnisch notwendige Maßnahmen durchgeführt werden. Das habe zu Zielkonflikten geführt, die gelöst werden müssten. Richtig sei, den Menschen, die vor Ort Entscheidungen zu Sicherheitsthemen zu treffen hätten, immer den Rücken zu stärken. Ein Fahrdienstleiter, der wegen einer Meldung eine Strecke sperre, sei ein guter Fahrdienstleiter. Man müsse aber das ganze System im Unternehmen so ändern, dass die Konflikte mit der zu Recht geforderten Wirtschaftlichkeit abnehmen. So habe man die Bedeutung des Erreichens wirtschaftlicher Ziele bei der Erfolgsmessung von Anlagenverantwortlichen abgesenkt. Die Ziele „Pünktlich-



keit“ und „Wirtschaftlichkeit“ habe man zur Hälfte mit Sicherheitszielen kontrastiert. Das Wichtigste sei die Sicherheit. Die Menschen, die entsprechende Entscheidungen jeden Tag treffen müssten, bräuchten entsprechenden Rückhalt.

Abg. **Lars Haise** (AfD) betont, wenn der Dreiklang von „Sicherheit“, „Pünktlichkeit“ und „Wirtschaftlichkeit“, der in dieser Reihenfolge als Grundlage in der Lokführerausbildung gelehrt werde, auch vom Management berücksichtigt worden wäre, wären viele Unfälle nicht passiert. Nach bisherigen Erkenntnissen sei ein Starkregenereignis für den Unfall von Riedlingen ursächlich. Er fragt, inwieweit meteorologische Daten bei der Betriebsplanung berücksichtigt würden. Bekanntermaßen könnten Starkwindereignisse zu Geschwindigkeitsreduktionen und sogar zur Einstellung des Fahrbetriebs führen. Ihn interessiere, ob es ähnliche Vorgaben auch für Starkregenereignisse gebe. Weiterhin fragt er, ob sich Drohnen zur permanenten oder anlassbezogenen Streckenüberwachung eigneten, ob sich die Unfallgefahr wegen des Sanierungsstaus und der gestiegenen Netzauslastung erhöht habe und welche Maßnahmen ergriffen worden seien, um Fehlverhalten, wie beim Unfall von Burgrain, künftig zu vermeiden.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) fragt, wie die Risikoeinschätzung bei Infrastruktur erfolge, die zwar für die DB von Bedeutung sei, die aber nicht im Eigentum der DB stehe. Beim Unfall von Riedlingen komme einer kommunalen Entwässerungsanlage wahrscheinlich eine erhebliche Bedeutung zu, für die die DB nicht verantwortlich sei und auf die sie keinen Zugriff habe.

Abg. **Luigi Pantisano** (Die Linke) erkundigt sich nach den Maßnahmen, die von Seiten des BMV ergriffen würden, um auf die DB einzuwirken bekannte Gefahrenstellen zu beseitigen. Er bittet Herrn Dr. Nagl um nähere Erläuterungen zu den Kategorien für die Bestimmung von Auffälligkeiten bei Hängen und Dämmen. Ihn interessiere, ob die Kriterien öffentlich einsehbar seien, nach denen in der DB InfraGO AG darüber entschieden werde, ob Handlungsbedarf bestehe, und ob die politische Ebene darüber mitentscheide, ob Maßnahmen getroffen würden.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU) fragt, gegen wie viele Personen sowohl strafrechtliche als auch dienst- und arbeitsrechtliche Verfahren wegen des

Unfalls von Burgrain anhängig seien und welche Funktionen diese Personen im Unternehmen bekleideten.

Dr. Philipp Nagl (DB InfraGO AG) erläutert, strafrechtliche Verfahren seien ursprünglich gegen den Fahrdienstleiter, der die Weitergabe der Meldung unterlassen habe, gegen den Anlagenverantwortlichen sowie gegen den Teamleiter eingeleitet worden. Letzteres Verfahren habe die Staatsanwaltschaft wegen Krankheit des Teamleiters mittlerweile eingestellt. Gegen die übrigen beiden sei Anklage erhoben worden.

Die unternehmensinternen Untersuchungen hätten ergeben, dass die Vorgaben des anzuwendenden Regelwerks eindeutig zur Sperrung der Strecke durch den Fahrdienstleiter und zu einer Begutachtung der Strecke hätten führen müssen. Weiterhin habe ein juristisches Gutachten, das im Zuge der unternehmensinternen Untersuchungen eingeholt worden sei, dazu geführt, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, gegen zwei damals fachzuständige Vorstandsmitglieder Ansprüche gerichtlich geltend zu machen. Das Gutachten habe gezeigt, dass die Anfälligkeit der Schwellen aufgrund der Alkali-Kieselsäure-Reaktion im Unternehmen zwar bekannt gewesen, das Thema aber auf der Ebene des Managements nicht angemessen behandelt worden sei. Darüber hinaus seien weitere disziplinarische Maßnahmen ergriffen worden. Von Einzelnen habe man sich getrennt. Andere seien in den Ruhestand bzw. in den vorzeitigen Ruhestand versetzt oder in andere Unternehmensbereiche ohne Sicherheitsverantwortung versetzt worden. Diese Entscheidungen seien immer im konkreten Einzelfall und vor dem Hintergrund der jeweiligen Funktion getroffen worden.

Hänge und Dämme müssten von Fachkräften nach genauen Kriterien geprüft werden. Das Inspektionsregime hänge vom Einzelfall ab und sei sehr komplex. So werde etwa die Gefahr von Hangrutschen in Abhängigkeit von der konkreten Hangneigung geprüft, wobei auch der jeweilige Hangbewuchs von Bedeutung sei.

Bei Infrastruktur, die außerhalb der eigenen Verantwortung liege, verlasse man sich darauf, dass diese Verantwortung von den zuständigen Stellen wahrgenommen werde. Aktuell sei das etwa bei Straßenbrücken häufig ein Thema. Im Falle der neu zu errichtenden Brücke der A100, die über einen Teil-



abschnitt der S-Bahn-Strecke in Berlin verlaufe, verlasse man sich auf die Kompetenz der Kolleginnen und Kollegen der Autobahn GmbH. Ergäben die Prüfungen der jeweils zuständigen Stellen, dass eine Brücke abgerissen werden müsse, arbeite man eng mit diesen Stellen zusammen. Man habe auch schon für Kommunen Abrissmaßnahmen vorgenommen, weil man über viel Erfahrung in diesem Bereich verfüge. Das sei völlig normal. Dabei sei aber der Grundsatz maßgebend, dass jeder Infrastrukturverantwortliche seine Anlagen so zu erhalten habe, dass andere Anlagen davon nicht geschädigt würden.

Die maßgeblichen Regelwerke unterschieden sich je nach Bauwerk. Weiterhin seien einige Normen europaweit gültig, andere wiesen lediglich einen Deutschlandbezug auf. Für jedes Bauwerk gebe es genaue Inspektionsvorgaben.

Mit dem Deutschen Wetterdienst (DWD) kooperiere man umfassend. Eine Gefahrenlageeinschätzung werde täglich mitgeteilt. Diese bilde die Grundlage für Maßnahmen zur Betriebssteuerung, etwa bei extremen Sturmlagen, starkem Schneefall oder Starkregenereignissen. Mögliche Betriebseinschränkungen seien Geschwindigkeitsbeschränkungen, Streckensperrungen oder Betriebseinstellungen in ganzen Regionen. Die Wetterlage werde stets in ihrer Gesamtheit betrachtet. Entsprechende Anweisungen ergingen an die Fahrdienstleiter oder die Betriebszentralen. Gleiches gelte für denkbare Gefahrenlagen im Bereich der Cybersicherheit.

Derzeit arbeite man daran, für den Einsatz von Drohnen zertifiziert zu werden. Man entwickle eigene Geräte und kooperiere mit der Bundespolizei zu diesem Thema. Man sei aber noch dabei, praktische Anwendungsfälle zu entwickeln und die Frage zu prüfen, welche Erkenntnisse durch den Einsatz von Drohnen gewonnen werden könnten. Vegetation lasse sich sehr gut mit Drohnen überwachen. In diesem Zusammenhang sei auch die Frage relevant, was mit Bäumen, insbesondere Eschen, geschehe, die zwar den Bahnverkehr gefährdeten, aber nicht auf Grundstücken der DB stünden. Etwa 50 Prozent aller Bäume, die umfielen, seien Eschen, bei denen es nicht gelungen sei, Eigentümer davon zu überzeugen, den Baum zu beschneiden. Diesbezüglich sei es wünschenswert, den Betreibern öffentlicher Infrastruktur mehr Handlungsmöglichkeiten an die Hand zu geben, erforderliche Maßnahmen auch gegen die Überzeugung der Eigen-

tümer durchführen zu können.

RD **Christoph Kreuer** (BMV) führt zur Frage nach dem regelmäßigen Austausch mit der DB AG aus, es gebe wahrscheinlich keinen Tag ohne Gespräche mit der DB. Weiterhin tagten regelmäßig Arbeitskreise. Zudem habe man beim Eisenbahnbundesamt das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung eingerichtet. Gemeinsam sei ein Projekt zum Baumvitalitätsmonitoring entwickelt worden, das vom BMV gefördert werde. Dabei kämen Drohnen zum Einsatz.

Der **Vorsitzende** dankt für den Austausch. Auch wenn die Bahn nach wie vor eines der sichersten Verkehrsmittel sei, arbeite man gemeinsam daran, die Sicherheit weiter zu erhöhen.

Tagesordnungspunkt 20

Bericht des Bundesministeriums für Verkehr

auf Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Neuer Zeitplan der Generalsanierung der DB InfraGO AG

Selbstbefassung 21(15)SB-14

Der **Vorsitzende** führt aus, die Koalitionsfraktionen hätten beantragt, diesen Tagesordnungspunkt nach der Beratung über die Tagesordnungspunkte 6 und 14 aufzurufen und auch dazu den Vorstandsvorsitzenden der DB InfraGO AG Dr. Philipp Nagl einzuladen.

Er stellt fest:

Der Ausschuss ist damit einverstanden, die Beratung zu diesem Tagesordnungspunkt vorzuziehen und Herrn Dr. Nagl die Möglichkeit für ein kurzes Eingangsstatement zu geben.

PSts **Ulrich Lange** (BMV) führt einleitend zum Thema „Korridorsanierungen“ aus, man habe sich im Koalitionsvertrag darauf verständigt, diese grundsätzlich fortzuführen. Allerdings werde man die Anzahl der pro Jahr zu sanierenden Korridore verringern, da die bisherigen Planungen weder in zeitlicher noch in kapazitärer und technischer Hinsicht realistisch gewesen seien. Die Finanzierung habe man an das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität gekoppelt. Die neue zeitliche Reihung der Maßnahmen sei von der DB InfraGO AG am 9. September 2025 bekanntgegeben worden.



Im Juni habe das BMV die DB InfraGO AG aufgefordert, zusammen mit der Branche eine neue zeitliche Abfolge unter Berücksichtigung der zeitlichen Vorgaben und der Erfahrungen mit den Sanierungsarbeiten bei der Riedbahn zu erarbeiten. Bis Mitte Juli seien zwischen der Branche und der DB InfraGO AG Gespräche geführt worden. Mitte/Ende Juli sei die mit der Branche abgestimmte Reihung dem BMV vorgelegt worden. Diese habe man geprüft. Ende August sei sie vom Bundesminister bestätigt worden.

Dr. Philipp Nagl (DB InfraGO AG) ergänzt diese Ausführungen. Die im Koalitionsvertrag vereinbarte Neuausrichtung bei den Korridorsanierungen habe man schnell umsetzen wollen. Die Planungssicherheit sei ein wichtiges Anliegen bei allen Beteiligten, etwa bei den Verkehrsunternehmen und der Bauwirtschaft, die ebenfalls den Wunsch nach einer besseren Verteilung der Korridorsanierungen gehabt hätten. Man habe die maßgeblichen Akteure, die Zugangsberechtigten, die Nahverkehrsunternehmen und die Aufgabenträger des Nahverkehrs eingeladen und zwei Termine durchgeführt, einmal mit 350 und einmal mit 137 Teilnehmerinnen und Teilnehmern in Präsenz. Die neue Reihung sei auf das Sondervermögen abgestimmt worden und sehe maximal vier Sanierungen pro Jahr vor. Der Erstellungsprozess mit den Beteiligten sei sehr effizient gewesen.

Das Thema „Trassenpreise“ während der Sanierung habe man auch weiterentwickelt. Bisher hätten die Unternehmen, die wegen der Sanierungsmaßnahmen Umleitungen und damit längere Strecken hätten fahren müssen, lediglich die eigentlich anfallenden Trassenpreise zahlen müssen. Nunmehr habe man eine Regelung bei der Bundesnetzagentur zur Konsultation vorgelegt, wonach diese Unternehmen einen Rabatt auf diese eigentlich anfallenden Trassenpreise erhielten, um die aufgrund der zu fahrenden Umleitungen anfallenden Mehraufwände teilweise zu kompensieren.

Die Zugangsberechtigten müssten mehrere Jahre im Voraus über die Baustellen informiert werden. Die neue zeitliche Reihung der Korridorsanierungsmaßnahmen sei eine gute Basis für diese Abstimmungsverfahren, die für die Jahre 2028 und 2029 bereits liefen.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU) führt aus, als die DB im Sommer 2022 das Konzept für die Korridor-

sanierungen vorgelegt habe, hätten weder er noch viele andere in der Branche geglaubt, dass die Maßnahmen bis 2030 umgesetzt sein würden. Die Streckung des Zeitplans sei überfällig. Es hätte es begrüßt, wenn man diese Information vorab erhalten hätte, um sprechfähig zu sein. Obwohl das Konzept nach Angaben der DB mit der Branche abgestimmt worden sei, gebe es kritische Stimmen, etwa vom VDV, vom NEE und von Mofair. Das überrasche ihn. Ein Kritikpunkt sei die Ertüchtigung der Umleitungsstrecken. Ihn interessiere daher die realistische Betrachtung der Kapazitäten der Umleitungsstrecken. Weiterhin frage er, ob es verbindliche Standards für die Umsetzung der Korridorsanierungen gebe, etwa im Hinblick auf die Ausrüstung mit ETCS. So sei jetzt die Strecke Hamburg-Berlin gesperrt worden. Diese Strecke müsse zeitnah erneut gesperrt werden, um Digitalisierungsmaßnahmen durchzuführen.

Er bittet um die Beantwortung der Frage, warum Anregungen einiger Länder, die Sanierung bestimmter Strecken noch weiter zu verschieben, nicht aufgegriffen worden seien. So habe sich etwa das Land Baden-Württemberg an die DB InfraGO mit der Bitte gewandt, die Sanierungen der Strecken noch für ein bis drei Jahre nach hinten zu verschieben, wenn diese dann gleich auch digitalisiert würden. Das sei mit dem Hinweis auf die Dringlichkeit der Sanierung verneint worden. Weiterhin habe der Vorstand Digitale Infrastruktur und Kommunikationstechnik, Herr Klaus Müller, ausgeführt, dass wichtige Voraussetzungen für die Ausrüstung mit ETCS Level 2 im Hinblick auf fehlende Signale durch den Bund bisher nicht umgesetzt worden seien. Er erkundigt sich, ob der Bund zu solchen Signalen aufgefordert worden sei. Er dankt für die Neuregelung zu den Trassenpreisen, die im Falle von Sanierungsmaßnahmen und dem Befahren von Umleitungsstrecken zu zahlen seien. Die Sanierungsmaßnahmen würden zu Mehrkosten führen, etwa für Personal und Strom, weshalb es gut sei, dass die betroffenen Unternehmen sogar einen Rabatt erhielten.

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD) betont die Richtigkeit der zeitlichen Streckung der Korridorsanierungen. Er frage nach den Maßnahmen zur Sicherstellung der Stabilität des Güterverkehrs auf den Umleitungsstrecken und danach, mit welchen Gesamtkosten für die Korridorsanierungen nach aktuellem Planungsstand gerechnet werde. Ihn interessiere



weiterhin, welche Maßnahmen zur Vermeidung oder frühzeitigen Erkennung von Kostenüberschreitungen bzw. von Verzögerungen im Sanierungsablauf ergriffen würden, auch vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit der Riedbahn-Sanierung. Er erkundigt sich, wie mit möglichen Überlastungen auf den Umleitungsstrecken umgegangen werden solle und welche alternativen Verkehrslösungen für Überlastungssituationen geplant seien.

Abg. **Anja Troff-Schaffarzyk** (SPD) begrüßt die Anpassung der Zeitplanung. Damit sei die Planungssicherheit für die gesamte Branche sichergestellt. Die geplanten Maßnahmen müssten effizient umgesetzt werden. Es gelte, den Frust der Menschen, der sich in zunehmendem Maße als demokratiegefährdend erweise, möglichst gering zu halten. Die erste Korridorsanierung auf der Riedbahn sei teurer gewesen als geplant. Der Bundesrechnungshof habe bemängelt, Erfolgskontrollen und Wirtschaftlichkeitsnachweise hätten gefehlt. Sie fragt, welche konkreten und belastbaren Mechanismen nach diesen Erfahrungen etabliert worden seien, um die Einhaltung der Kosten- und Zeitpläne für künftige Sanierungen zu gewährleisten. Weiterhin interessiere sie, wie die Erfolgskontrolle sichergestellt werde, bevor weitere Haushaltsmittel freigegeben würden. Zu den Auswirkungen der Bauarbeiten vor Ort führt sie aus, die Korridorsanierungen führten zur Verlagerung von Güter- und Personenverkehr auf häufig eingleisige und stark befahrene Ausweichstrecken. Sie wolle wissen, wie verhindert werden solle, dass sich die Menschen wegen der Einschränkungen und Belastungen während der Sanierungsmaßnahmen dauerhaft von der Bahn abwendeten.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) fordert, die zeitliche Streckung der Sanierungsmaßnahmen solle dazu genutzt werden, ETCS Level 2 only zu verbauen. Er fragt Dr. Nagl, bei welchen der Generalsanierungsprojekte das vorgesehen sei. Die zeitliche Verschiebung von Sanierungsmaßnahmen führe dazu, dass dafür vorgesehene Kapazitäten vorerst dort nicht zum Einsatz kämen. Ihn interessiere, ob sich dies auf die Umsetzung von Bedarfsplanprojekten, wie etwa den Brenner-Nordzulauf, positiv auswirke. Zu den Auswirkungen der zeitlichen Verschiebung einiger Projekte fragt er, ob dies bei manchen Strecken dazu führen werde, dass sie noch weniger verfügbar seien, weil deren Sanierung so dringend erforderlich sei, dass sie bereits

vor der eigentlichen Korridorsanierung zeitweise gesperrt und saniert werden müssten. Als Beispiel benennt er die Main-Neckar-Bahn zwischen Heidelberg und Frankfurt.

Abg. **Luigi Pantisano** (Die Linke) bittet um Informationen zu der Frage, wie die Kommunen in die zeitlichen Planungen für die Sanierungsmaßnahmen einbezogen würden. Die Erfahrung zeige, dass Sanierungszeitpläne häufig nicht mit den Kommunen und deren Zeitplänen abgestimmt würden. Ihn interessierten die konkreten Planungen für jedes einzelne Sanierungsvorhaben. Die Korridorsanierungen bis 2036 durchzuführen, sei nach wie vor sehr ambitioniert. Es sei besser, die Maßnahmen gründlich zu planen. Er plädiert dafür, bei der Planung der notwendigen Ersatzverkehre die Anforderungen der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Dr. **Philipp Nagl** (DB InfraGO AG) erklärt, in Deutschland sei der Normalfall, dass es nur eine stark belastete Hauptstrecke gebe und diese die Hauptlast trage und sanierungsbedürftig sei. Die Alternative zu relativ kurzen Vollsperrungen mit gutem Ersatz- und Umleitungsverkehr sei eine jahrelange Sanierung „unter rollendem Rad“ mit den entsprechenden Pünktlichkeitsproblemen. Die Korridorsanierung führe zu einem Qualitätssprung bei der Infrastruktur. Das habe die Riedbahn gezeigt. Im Nahverkehr auf der Riedbahn gebe es mehr Reisende als vorher, weil die Verbindungen zuverlässiger geworden seien und sich die Qualität verbessert habe, etwa für mobilitätseingeschränkte Menschen auf den Bahnhöfen.

Bei den Korridorsanierungen würden auch die Bahnhöfe erneuert. Die Kommunen seien sehr zufrieden, da die Sanierungsmaßnahmen für Bahnsteige und Unterführungen gebündelt durchgeführt würden. Die Kommunikation mit den Kommunen sei wichtig. Dabei würden auch die Zeitpläne für Ereignisse auf Landesebene, wie die Landesgartenschauen, so weit wie möglich berücksichtigt. Die Korridorsanierungen auf der rechten Rheinstrecke würden bewusst vor der Landesgartenschau durchgeführt.

Einen Zeitplan bis 2036 zu haben, sei gut. Der Abstimmungs- und Planungsbedarf mit beteiligten Infrastrukturbetreibern, wie etwa der Autobahn GmbH, sei groß. Es sei ein großer Fortschritt, nunmehr allen Beteiligten Planungssicherheit bieten zu können.



Zum Thema „Digitalisierung“ erläutert er, Ziel sei es gewesen, einen Zeitplan für die Korridorsanierungen zu erstellen. Jetzt würden Gespräche mit dem BMV zu der Frage geführt, wie – darauf aufbauend – die Digitalisierungsmaßnahmen integriert werden könnten. Es müsse ein Umgang mit dem Problem der Doppelausrüstung gefunden werden, seitens der Fahrzeuge und der Infrastruktur. Die Doppelausrüstung mit mehreren Sicherungssystemen sei sehr teuer und, was die Beherrschbarkeit angehe, sehr komplex. Die Systeme passten nicht zusammen. Der Aufwand, um beide Systeme zu betreiben, sei enorm, da sämtliche Änderungen in der Infrastruktur in beiden Sicherungssystemen nachgebildet werden müssten. In den nächsten Monaten müsse die Digitalisierungsstrategie mit Zeithorizont 2035 überarbeitet werden. Diese könne die Basis für die Fahrzeugförderrichtlinie sein. Diesbezüglich seien die Interessenslagen zwischen Bund und Ländern, zwischen den Ländern oder gar innerhalb der Länder sehr unterschiedlich. Gleiches gelte für die Güterverkehrsbranche. Aus Sicht der DB InfraGO AG müsse es einen Weg geben, auf den sich alle einstellen und verlassen könnten, die auf die Schienenwegeinfrastruktur angewiesen seien: Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Kommunen, Länder. Verlässlichkeit und Prognostizierbarkeit seien die zentralen Aspekte in diesem Bereich. Eine Lösung zu finden, die allen gut gefalle, sei hingegen beinahe unmöglich.

Aus der Korridorsanierung bei der Riedbahn habe man viel für die Frage nach der Einhaltung von Kostenprognosen gelernt. Davon profitiere man bei der Korridorsanierung der Strecke Hamburg-Berlin. Man sei bemüht, die auf Grundlage genauer Planungen erstellten Kostenschätzungen in eiserner Disziplin einzuhalten. Bisher gelinge das gut. Im Jahr 2026 würden vier Projekte durchgeführt. Man arbeite hart daran, realistische Kostenprognosen zu erstellen und diese einzuhalten. Mitunter ergäben sich erst bei den Baumaßnahmen bestimmte Sanierungsbedarfe, die vorher nicht prognostiziert worden seien. Dann stelle sich die Frage, ob die Kosten erhöhungen hingenommen oder bestimmte Maßnahmen nicht durchgeführt würden, wobei letzteres die Gefahr berge, dass die Maßnahmen einige Zeit später ohnehin gemacht werden müssten. Ziel seien realistischere Kostenprognosen. Die anstehenden Korridorsanierungen böten diesbezüglich viele Lernmöglichkeiten.

Zur Frage, ob bei verschobenen Korridorsanierungen vorab Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden müssten, führt er aus, das hänge von den jeweiligen Korridoren ab. Bei bestimmten Korridoren, deren Sanierung in die Jahre 2033 und 2034 verschoben worden seien, müssten vorab Maßnahmen durchgeführt werden, für die die Strecken gesperrt werden müssten. Diese Sperrungen seien aber viel kürzer als bei den Korridorsanierungsmaßnahmen. Bei der Entscheidung darüber, in welche Zeiträume bestimmte Projekte verschoben würden, habe man auch berücksichtigt, wann große Maßnahmen, wie etwa Brückensanierungen, durchgeführt werden müssten, die nun gebündelt im Rahmen der Korridorsanierung in Angriff genommen werden könnten.

Zum Thema der Kapazitäten bei Umleitungsstrecken und zur Stabilität des Güterverkehrs führt er aus, es gebe Umleitungsstrecken, in die vorab viel investiert worden sei. Er verweist auf die Strecke Regensburg-Weiden in der Oberpfalz. Die vorlaufende Sanierung in Höhe von 130 Millionen Euro habe man gerade abgeschlossen. Dass für Sanierungsmaßnahmen bei Umleitungsstrecken finanzielle Mittel zur Verfügung stünden, habe es vor vier, fünf Jahren noch nicht gegeben.

Zur Frage, ob bei Sanierungsmaßnahmen zusätzliche Überleitstellen geschaffen und weitere Maßnahmen zur Blockverdichtung umgesetzt werden könnten, führt er aus, derzeit gebe es keinen eindeutigen Rechtsrahmen dafür. Aktuell würden entsprechende Maßnahmen im Wege von Einzelfallentscheidungen umgesetzt. Diese Frage solle aber in der LV-InfraGO grundsätzlich geklärt werden, indem die Grundzüge der Infrastrukturausstattung darin festgeschrieben würden.

PSs **Ulrich Lange** (BMV) führt ergänzend aus, die Förderrichtlinie Digitale Schiene werde im Frühjahr 2026 vorgelegt.

Die Streckung des Zeitplans für die Korridorsanierungen sei überfällig gewesen. Planungen müssten realistisch umsetzbar sein. Ansonsten steige der Frust der Menschen, und das sei demokratiegefährdend. Es gehe jetzt darum, diese Planungen umzusetzen und zu finanzieren. Neben den Korridorsanierungen habe die Bundesregierung auch die Schienenwegeinfrastruktur in der Fläche im Blick. Diese dürfe nicht vernachlässigt werden.



Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) erklärt, er wiederhole seine Frage, ob Kapazitäten, die wegen der zeitlichen Verschiebung von Korridorsanierungsmaßnahmen frei würden, für Bedarfsplanvorhaben, wie etwa den Brenner-Nordzulauf, genutzt würden.

Abg. **René Bochmann** (AfD) fragt, ob ICE-Züge wieder in die Hauptbahnhöfe in der Schweiz einfahren dürften, inwieweit die Schienenanbindung der festen Fehmarnbeltquerung in der Prioritätenliste berücksichtigt werde und wer bei diesem Projekt eventuell auftretende Terminstrafen zu tragen habe.

PSts **Ulrich Lange** (BMV) erläutert, freie Kapazitäten würden für Sanierungen in der Fläche genutzt. Im Koalitionsvertrag habe man sich auf die Maxime „Bestand vor Neubau“ verständigt. Man werde aber den Bedarfsplan nicht vernachlässigen.

ICEs dürften in die Schweiz einfahren, wenn sie pünktlich seien.

Zur Frage der Zeitplanung für die Fehmarnbeltquerung würden Gespräche auf höchster Ebene geführt. Das Projekt sei gesetzt.

Tagesordnungspunkt 1

Bericht des Bundesministeriums für Verkehr

Nachbericht über die Tagung des Rates Verkehr, Telekommunikation und Energie (Teil: Verkehr) vom 5. Juni 2025

Selbstbefassung 21(15)SB-3

Ausschussdrucksache 21(15)6 (Anlage 4)

Der **Vorsitzende** führt aus, dass die Fraktion der AfD hier Fragen zum vorliegenden schriftlichen Bericht stellen will, während die übrigen Fraktionen keinen Frage- oder Debattenwunsch geäußert haben.

Abg. **Stefan Henze** (AfD) fragt nach einem aktuellen Sachstand zur TÜV-Pflicht für alle Fahrzeuge, die älter als zehn Jahre seien. Dieses Thema sei im Verkehrsausschuss bereits vor der Sommerpause diskutiert worden. Ihn interessierten die geführten Gespräche und ob weitere Länder gegen die EU-Vorschläge votiert hätten. Weiterhin bittet er um einen aktuellen Sachstand zum Themenkomplex „Abgasuntersuchung“. Auch diesbezüglich interessiere ihn der Gesprächsverlauf und die Einschätzung der

Bundesregierung zum weiteren Verfahren.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass keine weiteren Wortmeldungen von Seiten der Fraktionen im Ausschuss zu diesem Tagesordnungspunkt vorliegen.

PSts **Christian Hirte** (BMV) verweist auf den vorliegenden Bericht. Die Bundesregierung lehne ein engeres Prüfintervall für Fahrzeuge, die älter als zehn Jahre seien, ab.

Dr. Katharina Gebauer (BMV) ergänzt, die Verhandlungen über das Dossier dauerten an. Der Rat sei dabei, sich eine Meinung zu bilden. Geplant sei die allgemeine Ausrichtung im Verkehrsministerrat im Dezember. Anschließend folgten die Trilog-Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament. Auf Nachfrage erläutert sie, hinsichtlich der diskutierten Trennung der Abgasuntersuchung von der Hauptuntersuchung gebe es ebenfalls noch keine Ratsposition.

Tagesordnungspunkt 2

Bericht des Bundesministeriums für Verkehr

auf Antrag der Fraktion Die Linke

Besetzung der Aufsichtsgremien bundeseigener Unternehmen im Geschäftsbereich des Verkehrsministeriums

Selbstbefassung 21(15)SB-8

Ausschussdrucksache 21(15)13 (Anlage 5)

PSts **Ulrich Lange** (BMV) erläutert, die Besetzung der Aufsichtsgremien im DB-Konzern werde im Zusammenhang mit der Reformagenda am 22. September 2025 bekanntgegeben.

Abg. **Björn Simon** (CDU/CSU) fragt nach dem Zeitplan für die Einsetzung der Aufsichtsgremien bundeseigener Unternehmen, nach den Kriterien der Besetzung und in welchen Aufsichtsgremien wie viele Vertreterinnen und Vertreter der Koalitionsfraktionen und der Oppositionsfraktionen in der letzten Wahlperiode vertreten gewesen seien.

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD) erinnert daran, dass man sich bereits in der Vergangenheit kritisch zur Mitgliedschaft von Bundestagsabgeordneten in Aufsichtsgremien von Unternehmen, an denen der Bund beteiligt sei, geäußert habe. Um Interessenkonflikte zu vermeiden, gebe es die „Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungs-



führung im Bereich des Bundes“. Beim Aufsichtsrat der DB AG werde dagegen aber seit jeher verstoßen, da die Abgeordneten sowohl über die Struktur als auch über die Finanzierung der Bahn entschieden. Die genannten Vorgaben seien am 6. November 2024 vom Bundeskabinett angepasst worden. Damit werde das Problem aber nicht gelöst, was auch der Bundesrechnungshof kritisiert habe. Die entsprechenden Posten seien wegen der Sitzungsgelder und zusätzlicher fester Vergütungen lukrativ. Unter Transparenzgesichtspunkten seien diese Umstände zu hinterfragen. Er bittet um Informationen zu der Frage, wie die fachliche Expertise der Entsandten geprüft werde. Für die wahrzunehmenden Aufgaben sei es wichtig, dass die entsandten Personen über Kenntnisse in den einschlägigen Bereichen, etwa im Eisenbahninfrastrukturbereich, verfügten. Weiterhin interessiere ihn, wie künftig die Trennung zwischen den Mandaten der entsandten Bundestagsmitglieder und den Unternehmensinteressen sichergestellt werden solle, um Interessenkonflikte etwa bei Entscheidungen über staatliche Fördermittel oder politische Vorgaben zu vermeiden. Er fragt, wie die Unabhängigkeit des Aufsichtsrats gewährleistet werden könne, wenn darin Bundestagsabgeordnete vertreten seien, die parteipolitische oder regierungsbezogene Interessen verfolgten. Die DB AG und insbesondere die DB InfraGO AG seien dem Gemeinwohl verpflichtet. Er bittet abschließend um Auskunft zu den Kriterien für die Auswahl der zu entsendenden Bundestagsabgeordneten und fragt, wie die Öffentlichkeit über diese Entscheidungen informiert werde, um die Legitimität und Nachvollziehbarkeit der Besetzung sicherzustellen.

Abg. **Swantje MichaelSEN** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) bittet um die Konkretisierung des Zeitplans für die Besetzung der Gremien, der mit dem Bericht übersandt worden sei. Dieser sei teilweise nicht eingehalten worden.

Abg. **Luigi Pantisano** (Die Linke) betont, die Fraktion Die Linke lehne die Rechtsform der Aktiengesellschaft für die DB AG wegen der fehlenden direkten Steuerungsmöglichkeiten ab. Die Politik müsse ihre Verantwortung für dieses bundeseigene Unternehmen wahrnehmen können. Entscheidungsprozesse bei der DB AG seien für die Abgeordneten weitgehend intransparent. Man müsse sich zwar mit dem Unmut der Menschen über Entscheidungen der Unternehmensführung ausein-

andersetzen, habe aber keine Einflussmöglichkeiten. Die Mitwirkungsmöglichkeiten im Eisenbahninfrastrukturbeirat kompensierten diesen Mangel nicht. Auf kommunaler Ebene sei es seiner Erfahrung nach undenkbar, dass nicht alle im Kommunalparlament vertretenen Fraktionen auch in den Aufsichtsräten kommunaler Unternehmen vertreten seien. Da die DB AG zu 100 Prozent dem Bund gehöre und auch die Oppositionsfraktionen die Bürgerinnen und Bürger im Parlament verträten, müssten auch sie im Aufsichtsrat der DB AG vertreten sein und die Möglichkeit erhalten, an Entscheidungen mitzuwirken. Es sei falsch, dass lediglich drei Abgeordnete aus den Koalitionsfraktionen dem Aufsichtsrat angehörten.

PSts **Ulrich Lange** (BMV) verweist auf den übersandten Bericht. In der letzten Wahlperiode sei im Aufsichtsrat der Autobahn GmbH auch die Opposition vertreten gewesen, im Aufsichtsrat der DB AG nicht.

Abgeordnete seien in der Lage, sich mit ihrem Sachverstand in Aufsichtsgremien einzubringen, ohne ihre Unabhängigkeit zu gefährden. Auch wenn alle Fraktionen eines Kommunalparlaments in Aufsichtsgremien vertreten seien, spiele die Spiegelbildlichkeit bei der Besetzung eine Rolle.

Abg. **Luigi Pantisano** (Die Linke) betont, im Aufsichtsrat der DB AG gebe es keine Spiegelbildlichkeit der parlamentarischen Verhältnisse. Dem Aufsichtsrat sollte zumindest eine Vertreterin oder ein Vertreter jeder Oppositionsfraktion angehören. Die DB AG sei eines der wichtigsten Unternehmen in Deutschland und die Opposition erhalte keinen Einblick. Man erfahre alles erst aus der Presse. Thematisiere man dann im Ausschuss bestimmte Fragen, erhalte man oft die Aussage, darauf habe man wegen der Eigenwirtschaftlichkeit des Unternehmens keinen Einfluss. Diese Struktur gehe an den Interessen des Bundes als Eigentümer vorbei. Eigentümer der DB AG sei der Bund, der durch den gesamten Bundestag repräsentiert werde. Die Opposition sollte daher auch in den Aufsichtsgremien vertreten sein.

Abg. **Swantje MichaelSEN** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) erinnert an die Bitte um Konkretisierung der im Bericht genannten Zeitpläne zur Einsetzung und Besetzung der Aufsichtsgremien.

PSts **Ulrich Lange** (BMV) bestätigt, die im Bericht enthaltenen Zeitpläne seien nicht alle eingehalten



worden. Mittlerweile seien die Besetzungen der Aufsichtsgremien aber vollzogen worden.

Tagesordnungspunkt 3

Antrag der Abgeordneten Swantje Henrike Michaelson, Julian Joswig, Dr. Jan-Niclas Gesenhues, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Am Verbrenner-Aus ab dem Jahr 2035 festhalten – Verlässlichkeit für Verbraucher, Klima und Wirtschaft

BT-Drucksache 21/786

Abg. **Alexander Jordan** (CDU/CDU) – Berichterstatter – stellt den Inhalt der Vorlage dar. Er führt aus, der Antrag bekunde, Elektromobilität als Alternative fördern zu wollen, gleichzeitig würden die Antragssteller aber zahlreiche andere Technologien wie Plug-in-Hybride, Range-Extender und alternative Kraftstoffe ausschließen. Dadurch entstehe keine echte Wahlfreiheit für die Bürgerinnen und Bürger. Planungssicherheit sei grundsätzlich wichtig, dürfe aber nicht auf Kosten von Industriearbeitsplätzen in Deutschland gehen. Rückmeldungen aus der Branche zeigten, dass der Antrag nicht die Erwartungen von Herstellern und Zulieferern widerspiegle; ein einseitiger Fokus auf Elektromobilität werde kritisch gesehen. Mit Blick auf den ländlichen Raum sei die Akzeptanz für reine Elektromobilität weiterhin gering. Erforderlich seien praktikable, vielfältige Antriebsoptionen. Mit Blick auf die internationalen Entwicklungen zeige das Beispiel China, dass trotz hoher Zulassungszahlen bei Elektrofahrzeugen dort weiterhin auch andere Antriebsarten stark vertreten seien. Auch Toyota verfolge mit sehr geringem Anteil an rein elektrischen Fahrzeugen eine erfolgreiche Mehrtechnologie-Strategie. Der Antrag werde von seiner Fraktion abgelehnt, denn ein starres Technologieverbot gefährde Arbeitsplätze, Innovationsfähigkeit und den gesellschaftlichen Zusammenhalt. Stattdessen werde ein flexibler, marktorientierter Ansatz mit verschiedenen Antriebstechnologien favorisiert.

Abg. **Maximilian Kneller** (AfD) unterstreicht, die ablehnende Argumentation der Union sei sehr zurückhaltend, um Rücksicht auf den Koalitionspartner zu nehmen. Er bekundet, da die EU-Kommissionspräsidentin aus derselben Partei stamme, könne die Union hier ihren Einfluss nutzen. Die

AfD-Fraktion lehne den Antrag ab, da er potenziellen Schaden für die deutsche Industrie bedeute. Die Vergleiche zur Wettbewerbsfähigkeit seien unrealistisch, insbesondere im Vergleich zu China, wo die Produktionsbedingungen völlig anders seien. Er betont die Notwendigkeit, auf den Verbrennungsmotor zu setzen, denn es sei eine realistische Betrachtung der Folgen politischer Maßnahmen erforderlich. Die Bedeutung von Wettbewerbsfähigkeit, Arbeitsplatzsicherung und der Sicherung von Steuereinnahmen hebt er hervor. Der Antrag sei überflüssig und stimme im Grunde mit der aktuellen Koalitionspolitik überein.

Abg. **Isabel Cademartori** (SPD) unterstreicht die Notwendigkeit, sich zukunftsorientiert aufzustellen, statt an der Vergangenheit festzuhalten, und betont die Bedeutung des Klimaschutzes. Die SPD-Fraktion halte an den bestehenden Flottengrenzwerten fest. Dabei akzeptiere man aber eine vorgezogene Überprüfung aufgrund der aktuellen schwierigen Situation in der Branche. Viele Detailfragen, etwa beim Umgang mit potenziellen Strafzahlungen, bei der Rolle erneuerbarer und strombasierter Kraftstoffe sowie in Bezug auf Brückentechnologien wie Plug-in-Hybride, seien noch offen. Die SPD-Fraktion sei irritiert, dass in der Woche der IAA, wo deutsche Hersteller neue Elektromodelle präsentierten, die öffentliche Diskussion vor allem über den Verbrennungsantrieb statt über die Elektromobilität geführt werde. Das sehe man als kontraproduktiv für die Branche an. Sie plädiert für eine positivere Kommunikation, um das Vertrauen der Verbraucher in die Elektromobilität zu stärken und die milliarden schweren Investitionen der deutschen Automobilindustrie zu unterstützen. Ungeschickte Debatten über Verschiebungen von Ausstiegsdaten seien wenig hilfreich und es sei wichtig, den klaren Kurs in Richtung Elektromobilität zu halten.

Abg. **Swantje Michaelson** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) bekräftigt die Dringlichkeit der Annahme des Antrags gegen einen Ausstieg aus dem Verbrenner-Aus und appelliert an die Fraktion der SPD, diesbezüglich auf ihren Koalitionspartner einzuwirken. Sie bezeichnet das Verbrenner-Aus als zentrale Leitplanke für den Ausbau der Elektromobilität, die für das Erreichen der Klimaziele unverzichtbar sei. Auch aus wirtschaftlicher Sicht sei das Verbrenner-Aus dringend notwendig. Die Bedeutung der Elektromobilität für die auf Exporte angewiesene



deutsche Automobilindustrie angesichts des globalen Hochlaufs der Elektromobilität absichtlich kleinzureden, sei industriepolitisch absurd. Eine Abkehr vom Verbrenner-Aus gefährde die Industrie, belaste Verbraucherinnen und Verbraucher finanziell und kündige die Klimaziele auf. Von Seiten der EU sei angekündigt worden, die EU-Verordnung zu überarbeiten, die die CO₂-Emissionsreduktionsziele bis 2035 regle. Betroffen seien die Zeiträume 2025 bis 2029, 2030 bis 2034 und ab 2035. Sie bittet um Ausführungen zur Positionierung der Bundesregierung zu den derzeit gesetzlich geregelten Reduktionswerten sowie zu den möglichen Änderungen. Weiterhin fragt sie, ob die Bundesregierung an den CO₂-Emissionsreduktionszielen sowie am Verbrenner-Aus 2035 festhalte. Sie interessiere, welche Maßnahmen die Bundesregierung konkret umsetze, um den Hochlauf der Elektromobilität voranzutreiben, und ob Maßnahmen wie das „Social Leasing“ ernsthaft in Betracht gezogen würden.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke) betont, der Prozess rund um EU-Flottengrenzwerte verlaufe häufig in einem „Zick-Zack-Kurs“. Das heiße die Debatte unnötig an und führe zu Zweifeln bei den Menschen. Seine Fraktion befürworte die Beibehaltung der aktuellen EU-Grenzwerte und bezeichne den Ruf nach Technologieoffenheit als Entscheidungsschwäche. Kritisch sei zudem die langsame Umsetzung des Ausbaus der Tank- und Ladeinfrastruktur. Die anhaltende Diskussion über das Verbrenner-Aus führe zu Unsicherheiten bei den Unternehmen. 150 Unternehmen der E-Auto-Branche hätten sich in einem offenen Brief an die EU-Kommissionspräsidentin für den Erhalt des bisherigen Kurses ausgesprochen. Für die Linke unterstreiche das Beispiel der IAA in München, wo viele E-Autos gezeigt worden seien, dass es keinen Grund gebe, vom Kurs hin zum E-Antrieb abzuweichen. Auch die Verkaufszahlen zögen an. Verzögerungen und Blockaden gefährdeten langfristig Arbeitsplätze. Deutschland müsse die Verkehrswende ernsthaft vorantreiben und dürfe nicht am Verbrennungsantrieb festhalten.

PSts **Christian Hirte** (BMV) führt aus, es könne keinen Zweifel geben, dass sich auch die neue Bundesregierung den gesetzlichen Zielen verpflichtet sehe, den Weg hin zu einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilität der Zukunft zu beschreiten. Das ergebe sich auch aus dem Koalitionsvertrag. Man halte sich an den politischen Auftrag, das Ziel

der Klimaneutralität bis 2045 zu verfolgen. Dabei werde man aber weder die Wettbewerbsfähigkeit noch die soziale Ausgewogenheit aus dem Blick verlieren und man werde weiter auf Innovationen setzen. Auf dem Weg zur Klimaneutralität müsse Deutschland ein Industrieland bleiben. Man brauche auch künftig eine starke Automobil- und Zuliefererindustrie, die Wohlstand und Arbeitsplätze schaffe.

Die Koalition habe sich auf einen technologieoffenen Weg hin zur klimafreundlichen und umweltfreundlichen Mobilität verständigt. Die Bundesregierung begrüße die vorgezogene Überprüfung der Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge durch die EU-Kommission. Der Bundeskanzler habe anlässlich der IAA angekündigt, zeitnah in einen strategischen Dialog mit der Automobil- und Zuliefererindustrie, den Gewerkschaften und den Ländern zu treten. Auch wenn Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren wegen des hohen Bestands im Mittelpunkt der Mobilität in den nächsten Jahrzehnten stünden, werde die Elektromobilität massiv gefördert. So habe die Bundesregierung in ihren ersten Wochen und Monaten einen Innovationsbooster für die Elektromobilität auf den Weg gebracht. Deren Hochlauf werde unterstützt, die Ladeinfrastruktur werde weiter ausgebaut und steuerliche Anreize für Industrie und Verbraucher seien gesetzt worden.

Der **Vorsitzende** stellt fest:

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, AfD und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion Die Linke, den Antrag auf Drucksache 21/786 abzulehnen.

Tagesordnungspunkt 5

Bericht des Bundesministeriums für Verkehr

auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Arbeitsbericht des Expertenforums klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur sowie der Ressortbeitrag des BMV zum Klimaschutzprogramm der Bundesregierung

Selbstbefassung 21(15)SB-10

PSts **Christian Hirte** (BMV) führt aus, die Bundesregierung, und damit auch das BMV, nehme den



Umwelt- und Klimaschutz sehr ernst. Man habe das „Expertenforum klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur“ (EKMI) ins Leben gerufen, um in kurzer Zeit zusammen mit den Stakeholdern Maßnahmen zu erarbeiten, die zum Erreichen des Ziels der klimafreundlichen Gestaltung von Mobilität und Infrastruktur beitragen. Auch wenn unter der vorherigen Bundesregierung die sektorscharfen Klimaschutzziele abgeschafft worden seien, müsse das BMV bis zum 25. September seinen Beitrag zum Klimaschutzprogramm vorstellen. Ausgehend vom gestellten Auftrag habe die Expertenkommission Hinweise gegeben und Impulse gesetzt, die veröffentlicht worden seien und als Diskussionsgrundlage dienen könnten. Die vorgeschlagenen Maßnahmen seien wirtschaftlich und gesellschaftlich tragfähig.

Abg. **Alexander Jordan** (CDU/CSU) führt zu den inhaltlichen Schwerpunkten der Arbeit des EKMI aus. Beim Thema „Elektrifizierung des Pkw-Verkehrs“ betone dessen Arbeitsbericht die Wichtigkeit des Hochlaufs der E-Mobilität. Diese Einschätzung teile er dem Grundsatz nach. Zum Thema „Dekarbonisierung des schweren Straßengüterverkehrs“ werde ausgeführt, die klimaneutrale Fahrleistung sei bis 2030 zu erreichen. Wesentliche Punkte seien die Mautbefreiung und die Lade- und Wasserstoffinfrastruktur. Beim Thema „kommunale Mobilität und Multimodalität“ gehe der Bericht auf den öffentlichen Personennahverkehr, den Rad- und Fußverkehr, deren Vernetzung und die Digitalisierung ein. Der vierte Themenbereich „Verlagerung auf die Schiene, Binnenschiffe und kombinierter Güterverkehr“ widme sich gezielten Infrastrukturinvestitionen, der Digitalisierung und der Bedeutung fairer Wettbewerbsbedingungen. Beim Thema „Einsatz regenerativer Kraftstoffe“ werde ausgeführt, dieser sei dort sinnvoll, wo die Elektrifizierung keine Option sei. Es müsse in diesem Bereich mit verlässlichen Quoten gearbeitet und auf Nachhaltigkeitskriterien geachtet werden. Die Einsetzung des EKMI sei wichtig gewesen. Wissenschaft und Wirtschaft hätten die Themen breit und offen diskutiert und Schwachstellen seien erkannt worden. Auf dieser Basis könne das BMV sein 33 Maßnahmen umfassendes Portfolio gezielt ergänzen. Der transparente Dialog und die klare Analyse zeigten, dass man auf dem richtigen Weg sei, eine wirtschaftlich tragfähige und gesellschaftlich breit akzeptierte Verkehrswende gemeinsam umzusetzen.

Abg. **Maximilian Kneller** (AfD) führt aus, der Bericht des EKMI zeige, dass die derzeitige Bundesregierung die Verkehrspolitik der vorherigen fortführe. Bundesminister Schnieder betone die Wichtigkeit der Klimaziele und widme sich der Transformation hin zu einer vermeintlich klimafreundlichen Mobilität. Der Bericht stelle fest, Pkw und Lkw verursachten den Großteil der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich, und er fordere weitere Dekarbonisierungsmaßnahmen. Problematisch seien die Widersprüche in der Verkehrspolitik. Zum einen solle der Güterkraftverkehr verringert werden. Zum anderen würden Maßnahmen zur Güterverlagerung auf die Binnenschifffahrt, wie etwa die Rheinver tiefung, aus vermeintlichen Klimaschutzgründen torpediert. Einerseits würden die Folgen des Straßenverkehrs in Städten, wie Unfälle oder Schadstoffbelastungen, kritisiert, andererseits aber wichtige Bauprojekte, wie Umgehungsstraßen, Neubauprojekte von Autobahnen, Strecken- oder Brückensanierungen, blockiert und mit Klagen überzogen. Diese Politik führe zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen mit mehr Schadstoffbelastungen und höheren Unfallzahlen.

Seine Fraktion wolle weder das E-Auto noch irgendwelche Verkehrsträger verbieten. Vielmehr wolle man, dass sich Emissionen durch einen offenen Wettbewerb der Verkehrsträger reduzierten. Man solle das Thema dem Markt überlassen. Die Vorhersage des Club of Rome von 1972, die Erdölvorkommen seien bis 2010 aufgebraucht, sei deshalb nicht eingetroffen, weil die lineare Projektion des globalen Verbrauchs die Erkenntnisse der Wissenschaft und die daraus resultierenden Effizienzgewinne außer Acht gelassen habe. Die Politik müsse auf die Wissenschaft hören. Sie dürfe sich nicht von der Realität abkapseln und müsse Fakten berücksichtigen. Die Industrie dürfe nicht weiter behindert werden.

Abg. **Isabel Cademartori** (SPD) dankt dem EKMI für seine Arbeit und für den Bericht. Um die Klimaziele zu erreichen, müssten weitere Maßnahmen in den Blick genommen werden. Auch im Bericht des EKMI werde thematisiert, dass es nach wie vor problematisch sei, dass der Strompreis an Ladesäulen nicht transparent sei. Sie bittet um eine Bewertung der Vorschläge des EKMI für mehr Preistransparenz an Ladesäulen. Sie wirbt dafür, bei der E-Mobilität das Thema „Social Leasing“ in den Blick zu nehmen. Der Umstieg sei gerade für Menschen



mit niedrigem Einkommen eine finanzielle Herausforderung. Es dürften aber keine Bevölkerungsschichten ausgeschlossen werden. Bei der Emissionsreduktion werde die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs eine wichtige Rolle spielen. Aktuell laufe die Ausschreibung für das Lkw-Schnellladenetz an unbewirtschafteten Rastanlagen entlang der Bundesautobahnen. Das sei ein wichtiger Baustein. Im Koalitionsvertrag habe man die Förderung des Depotladens und des Ladens in Betriebshöfen vereinbart. Sie bittet um Informationen zu der Frage, ob es konkrete Pläne diesbezüglich gebe. Sie plädiert dafür, weitere Maßnahmen zur Emissionsreduktion zu ergreifen, wenn sich zeige, dass die bisherigen nicht ausreichen.

Abg. **Swantje Michaelen** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) führt aus, ihre Fraktion sei sehr unzufrieden damit, dass das BMV keinen Bericht vorgelegt habe, obwohl dieser im Juli angefragt worden sei. Auch eine Kleine Anfrage zum Thema sei sehr unzureichend beantwortet worden. Das sei keine gute Arbeitsgrundlage.

Das BMV müsse bis zum 25. September dem BMUKN für das Klimaschutzprogramm zuliefern, das dem Erreichen der Ziele bis 2040 diene. Man könne sich nicht mehr darauf zurückziehen, dass andere Sektoren, wie etwa der Energiesektor, Defizite des Verkehrsbereichs ausgleichen würden. Das BMV müsse den Worten Taten folgen lassen. Zur Zusammensetzung des EKMI führt sie aus, die Übersicht der teilnehmenden Organisationen zeige, es habe sich dabei eher um einen „Industrie-Stammtisch“ gehandelt. Umweltverbände seien in weiten Teilen außen vor geblieben. Sie fragt, ob sich das BMV an die Maßnahmenvorschläge des EKMI gebunden fühle. Das EKMI stelle fest, dass die vom BMV vorgeschlagenen 33 Maßnahmen kein hinreichender Beitrag des Verkehrssektors für das Erreichen der Klimaziele 2030 und 2040 seien. Sie bittet um Beantwortung der Frage, welche Schlussfolgerungen das BMV daraus ziehe, dass das EKMI nur punktuell weitere Maßnahmen habe vorschlagen können. Sie interessiere weiterhin, wann das BMV den Ressortbeitrag zum Klimaschutzprogramm der Bundesregierung vorlege, mit welchen konkreten Maßnahmen die CO₂-Emissionen wirksam und nachhaltig gesenkt werden sollten, wie man die Klimaziele erreichen wolle und wie viel CO₂ konkret eingespart werden solle. Sie bittet um Erläuterung, ob dabei der Treibhausgas-

minderung, der Verteilungswirkung, der ökonomischen Wirkung oder der erwarteten gesellschaftlichen Akzeptanz die größte Bedeutung zukomme, welche Institution das beurteile und ob es eine wissenschaftliche Begleitung gebe. Sie fragt ferner, in welchem Umfang Treibhausgasemissionen mit den Maßnahmen, die dem BMUKN vorgeschlagen würden, nach Planung des BMV eingespart würden und ob damit die im Klimaschutzbericht 2025 ausgewiesene Lücke von 169 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten bis 2030 geschlossen werden könne. Außerdem fragt sie, welche Maßnahmen aus dem Koalitionsvertrag nach Ansicht der Bundesregierung dafür geeignet seien, die Treibhausgasemissionen im Verkehr so zu senken, dass die Ziele der europäischen Lastenteilungsverordnung noch erreicht werden könnten, welche weiteren Maßnahmen aus Sicht des BMV erforderlich seien und wie sich das BMV für einen rechtzeitigen Vorschlag der Bundesregierung zum Mittelabruf aus dem Europäischen Klima-Sozialfonds einsetze.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke) schließt sich der Kritik an, dass das BMV den von ihm erbetenen Bericht nicht vorgelegt habe.

Der vorliegende Bericht des EKMI enthalte kaum neue Informationen. Das sei dem Verfahren zuzurechnen, da nur die vom BMV vorgegebenen Maßnahmen hätten diskutiert werden dürfen. Ordnungsrechtliche Maßnahmen, wie Tempolimits, oder der Abbau klimaschädlicher und sozial ungerechter Subventionen seien nicht beraten worden. Dazu passe, dass lediglich ein Umweltverband beteiligt gewesen sei und keine Gewerkschaft. Lediglich die Bahnverbände sowie die kommunalen Spitzenverbände hätten dafür gesorgt, dass die Vorschläge zum dritten und vierten Themenbereich in die richtige Richtung gingen. Damit könnten die Angebote auf der Schiene und im ÖPNV deutlich verbessert werden. Allerdings ändere man das Mobilitätsverhalten der Menschen nicht, wenn die individuelle Mobilität mit dem eigenen Auto auch künftig günstiger und bequemer sei als die Nutzung von Bussen und Bahnen. Angesichts des Dienstwagenprivilegs sei nicht zu erwarten, dass die Menschen, die davon profitierten, auf den ÖPNV umstiegen. Entscheidend sei, welche der vom EKMI vorgeschlagenen Maßnahmen das BMV umsetzen wolle. Es sei zu befürchten, dass Maßnahmen zur Rettung der Verbrenner-Technologie ergriffen würden, was faktisch aber zur Beschleunigung des Ab-



sturzes der deutschen Industrie führen werde. E-Fuels und biogene Kraftstoffe seien nicht die Zukunft des Pkw. Mangels Masse seien sie allenfalls in Nischenmärkten einsetzbar.

PSts **Christian Hirte** (BMV) erläutert, der Bericht des EKMI sei mit medialer Begleitung veröffentlicht worden. Die Vorschläge würden ernst genommen und intensiv diskutiert, auch in Abstimmung mit anderen Ressorts.

Die Preistransparenz an Ladesäulen sei ein wichtiges Thema. Bei Preisen von 70 Cent je Kilowattstunde und mehr sei die Nutzung eines Dieselfahrzeugs günstiger als die Nutzung eines Elektrofahrzeugs. Es seien zwar schon Maßnahmen ergriffen worden, diese müssten aber noch verbessert werden. Künftig brauche es auch für Ladestrom solche Anwendungen, wie die der Verbraucher-Informationsdienste, die von der Markttransparenzstelle beim Bundeskartellamt für den Preisvergleich bei fossilen Kraftstoffen zugelassen worden seien.

Auch dem „Social Leasing“ müsse man sich widmen. Wie andere Themen stehe aber auch dieses unter Finanzierungsvorbehalt. Derzeit liefen intensive Haushaltsberatungen. Bereits in der Vergangenheit sei der Hochlauf der Elektromobilität intensiv gefördert worden, auch im Lkw- und im Infrastrukturbereich. Künftig werde vor allem an der Verbesserung der Infrastruktur gearbeitet. Er führt die Ausschreibung für das Lkw-Schnellladenetz an den Bundesautobahnen als Beispiel an.

Die Zusammensetzung des EKMI sei von verschiedenen Seiten kritisiert worden. Das spreche aus seiner Sicht für eine ausgewogene Zusammensetzung des Gremiums. Weiterhin könnten weitere Vorschläge in die Debatte eingebracht werden.

Mittel- bis langfristig solle das Ziel einer dekarbonisierten Gesellschaft mittels marktwirtschaftlicher Instrumente erreicht werden. Zentral sei die CO₂-

Bepreisung. Das sei sowohl der Pfad der EU als auch der Koalition. Ab 2027 werde man auf eine nationale CO₂-Bepreisung verzichten und in das europäische Handelssystem einsteigen.

Zum Thema „Dienstwagenprivileg“ weist er darauf hin, dass der zur Verfügung gestellte Dienstwagen ein Arbeitsmittel sei und die private Nutzung versteuert werden müsse. Die pauschalierte Dienstwagenbesteuerung diene der Bürokratieminderung.

Abg. **Swantje MichaelSEN** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) betont, angesichts der Subventionen, von denen Dieselfahrzeuge profitierten, sei es nicht verwunderlich, dass deren Nutzung günstiger sei als die Nutzung eines Elektrofahrzeugs. Am 24. Juli habe ihre Fraktion im Ausschuss das BMV um die Beantwortung von Fragen zu diesem Thema im Wege eines schriftlichen Berichts gebeten. Ein solcher Bericht liege nicht vor. Das sei keine gute Grundlage für eine Debatte zu diesem Thema. Anders als das BMV lieferten andere Bundesministerien schriftliche Berichte an die Ausschüsse.

Abg. **Maximilian Kneller** (AfD) führt aus, Volkswagen habe einen Motor entwickelt, bei dem die Feinstaubkonzentration der ausgestoßenen Luft niedriger sei als die der eingesogenen Luft. Er fragt, ob solche technischen Innovationen bei der Planung von Maßnahmen berücksichtigt würden oder ob das BMV die Ansicht vertrete, ab 2035 dürften ohnehin keine neuen Verbrenner zugelassen werden und daher seien derartige Innovationen irrelevant.

PSts **Christian Hirte** (BMV) antwortet, entsprechend den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag verfolge die Bundesregierung einen technologieoffenen Politikansatz.

Der **Vorsitzende** dankt allen Beteiligten und schließt die Sitzung.

Schluss der Sitzung: 12:43 Uhr

Tarek Al-Wazir, MdB
Vorsitzender