ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Eisenkopf, Alexander

Article

Welche Verkehrsinfrastruktur für die Verkehrswende?

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Eisenkopf, Alexander (2025) : Welche Verkehrsinfrastruktur für die Verkehrswende?, Wirtschaftsdienst, ISSN 1613-978X, Sciendo, Warsaw, Vol. 105, Iss. 5, pp. 330-334, https://doi.org/10.2478/wd-2025-0086

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/319771

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

DOI: 10.2478/wd-2025-0086

sciendo

Wirtschaftsdienst, 2025, 105(5), 330-334

JEL: L92, H54, Q54

Alexander Eisenkopf

Welche Verkehrsinfrastruktur für die Verkehrswende?

Im Zuge der sogenannten Verkehrswende wird auch eine Neuausrichtung der Verkehrsinfrastrukturpolitik in Deutschland diskutiert. Gefordert wird häufig eine Fokussierung der Investitionen auf das Schienenverkehrssystem, um die Verlagerung klimaschädlicher Verkehre von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen. Mit dem zukünftigen Ausgabenpotenzial des neuen Sondervermögens Infrastruktur und dem Vorbehalt der Klimaneutralität 2045 spitzt sich die Frage nach der Allokation der Investitionsmittel zu. Der nachfolgende Beitrag analysiert diese Problemlage und hinterfragt den Lösungsvorschlag, jetzt einfach Geld prioritär in die Schiene zu stecken.

Klimapolitik und Verkehrswende

Mit dem „European Green Deal" verfolgt die Europäische Union das Ziel einer umfassenden Dekarbonisierung der europäischen Wirtschaft bis zum Jahre 2050 im Sinne eines Netto-Null-Konzepts. Vor dem Hintergrund dieses klimapolitischen Ziels wird insbesondere der Verkehrssektor als Problemfall wahrgenommen. Er ist der einzige Bereich, in dem die für die EU-27 gesetzten Minderungsziele bisher deutlich verfehlt wurden. Gegenüber dem Referenzjahr 1990 sind seine Treibhausgasemissionen sogar absolut gestiegen, während insgesamt bis zum Jahr 2022 eine Reduzierung der Emissionen um 30,7 % realisiert werden konnte (UBA, 2024).

Angesichts des Status quo und der bisherigen Fortschritte stellen die Erreichung der EU-Treibhausgasminderungsziele bis 2030 und der Klimaneutralität im Jahre 2050 eine große Herausforderung dar, insbesondere für den Verkehrssektor. Der Verkehr stand und steht aber nicht nur wegen seiner Treibhausgasemissionen in der öffentlichen Kritik. Diese waren zwar zuletzt das wichtigste Argument für eine Verkehrswende, doch wird regelmäßig die generelle ökologische Nachhaltigkeit des Transportsektors mit Verweis auf Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Unfallkosten und naturräumliche Effekte in Frage gestellt (Europäische Umweltagentur, 2023).

Diese Problematiken werden in der Verkehrsökonomie als negative Externalitäten des Verkehrs adressiert und haben sich in zahlreichen Studien zur Berechnung sogenannter externer Kosten des Verkehrs manifestiert.[1] Aufgabe der Verkehrspolitik sollte es sein, für eine effektive, effiziente und anreizkompatible Internalisierung dieser externen Kosten zu sorgen und so eine effiziente Ressourcenallokation auch im Verkehrssystem sicherzustellen (Fichert & Sterzenbach, 2025).

In der verkehrspolitischen Diskussion in Deutschland hat sich unabhängig davon das programmatische Ziel einer „Verkehrswende" herausgebildet, die auch als „Antriebswende" oder „Mobilitätswende" daherkommt und in engem Zusammenhang zur „Energiewende" bzw. „Klimawende" steht. Der schillernde Begriff der Verkehrswende ist allerdings ein klassisches „Wieselwort" im Hayekschen Sinne (von Hayek, 2004) mit ganz unterschiedlichen Konnotationen. Spätestens seit dem Gutachten des Wissenschaftlichen Beirates der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) von 2011, das einen Gesellschaftsvertrag für eine „Große Transformation" einfordert, wird im Hinblick auf die Umgestaltung des Verkehrssystems auch mit der Begrifflichkeit der (Großen) Transformation gearbeitet (WBGU, 2011).

Verkehrswende bedeutet nach der Definition des Umweltbundesamtes „zum einen den Wechsel der Antriebstechniken mit dem Ziel der Dekarbonisierung des Verkehrs und zum anderen eine Schwerpunktverlagerung bei den Infrastrukturinvestitionen und der rechtlichen sowie steuerlichen Rahmenbedingungen zugunsten der Alternativen zum jahrzehntelang bevorzugten Straßenverkehr. Darüber hinaus bedarf es auch umfassender Verhaltensänderungen und einer Änderung der Raum- und Siedlungsstrukturen zugunsten einer nahräumlichen Versorgung" (UBA, o. D.).

© Der/die Autor:in 2025. Open Access: Dieser Artikel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz veröffentlicht (creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de).

Open Access wird durch die ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft gefördert.

Prof. Dr. Alexander Eisenkopf ist Inhaber des Zeppelin-Lehrstuhls für Wirtschafts- und Verkehrspolitik an der Zeppelin Universität Friedrichshafen.

1 Für Deutschland zuletzt INFRAS (2019).

In der üblichen Diktion des Begriffes Verkehrswende geht es demnach um die Reduktion von mutmaßlich vermeidbaren Verkehrsaktivitäten, die Verlagerung der verbleibenden Transportaufgaben auf Verkehrsmittel mit einem günstigeren Nachhaltigkeitsprofil und die Nutzung umweltfreundlicher Technologien und Organisationsformen („Vermeiden, Verlagern, Verbessern“ (VCD, 2021)).

Da es sich beim Verkehrssystem aufgrund der Langlebigkeit der Infrastrukturen und tendenziell auch der Verkehrsmittel um ein träges System handelt, verwundert es nicht, dass die bisherigen Erfolge der Verkehrswende in Deutschland eher bescheiden sind. Dies zeigt z.B. die aktuelle Studie „Mobilität in Deutschland 2023“. Sie knüpft an methodisch vergleichbare Vorgängerstudien an und lässt so eine Längsschnittanalyse der Strukturen des Personenverkehrs bis zurück zum Jahr 2002 zu. Seither ist zwar der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Personenkilometern (Modal Split) von 14 auf 19 % gestiegen; seit 2008 gab es aber keine relevante Veränderung dieses Anteils mehr. Es dominiert nach wie vor der Pkw als Verkehrsmittel (einschließlich Pkw-Mitfahrer 73 % der Personenkilometer), dies bei zuletzt leicht rückläufiger Verkehrsleistung sowohl der Pkw als auch des öffentlichen Verkehrs. Zugenommen haben die Zahl der Wege und Personenkilometer zu Fuß und mit dem Fahrrad; allerdings umfassen diese nur jeweils ca. 4 % der Verkehrsleistung.

In den privaten Haushalten waren 2023 rund 45 Mio. Autos verfügbar; dieser Wert liegt unter dem statistischen Gesamtbestand von fast 50 Mio. Pkw, da zahlreiche Fahrzeuge nicht privaten Haushalten gehören. Die Bestandszahlen sind in den letzten Jahren regelmäßig gewachsen. Nur rund 5 % der privat gehaltenen Fahrzeuge wurden zuletzt elektrisch angetrieben; davon sind etwa die Hälfte Zweit- oder Drittwagen (Follmer, 2025).

Auch im Güterverkehr sind die Strukturen der Verkehrsleistung langfristig sehr stabil. So liegt der Modal Split des Straßengüterverkehrs seit vielen Jahren um die 70 %, während der Anteil der Schiene trotz aller politisch verlautbarten Programme zur Verkehrswende bei um die 20 % verharrt (BMDV, 2024). Wie im Personenverkehr dürfte es auch hier äußerst schwierig werden, eine nachhaltige Änderung der Verkehrsmarktstrukturen herbeizuführen.

Kategorien der Verkehrswende

Es wurde bereits ausgeführt, dass die Idee der Verkehrswende auf den Dreiklang von „Vermeiden“, „Verlagern“ und „Verbessern“ setzt. In den letzten Jahren wurden von Interessensgruppen wie der Agora Verkehrswende, Greenpeace, verschiedenen Verkehrs- und Umweltlobbyorganisationen, Beratungsunternehmen, aber auch Ministerien und anderen (politischen) Institutionen wie dem Umweltbundesamt immer wieder umfangreiche Maßnahmenkataloge aufgelegt, wie eine Verkehrswende sehr schnell umgesetzt und die Klimaneutralität des Verkehrs erreicht werden könnte (Eisenkopf, 2025). Die zahlreichen vorgeschlagenen Eingriffe lassen sich in der Regel drei Kategorien zuordnen:

- Nachhaltigere Gestaltung der Verkehrsaktivitäten hinsichtlich Aktivitätsniveau und Verkehrsmittelwahl;
- Entwicklung der erforderlichen Infrastrukturen (Verkehr, Energie, Digitalisierung);
- Innovationen für emissionsarme Fahrzeugflotten und gezielte Beeinflussung der Kaufentscheidungen zwecks Flottenmodernisierung.

Auch wenn diese Beschreibung sehr nüchtern-sachlich daherkommt, dürften die hinterlegten umfangreichen Maßnahmenprogramme erhebliche ökonomische und soziale Konflikte nach sich ziehen. Die im Raum stehenden preispolitischen Instrumente (z. B. deutliche Erhöhung der Energiebesteuerung, Einführung einer Pkw-Maut bzw. Erweiterung der Lkw-Maut) und ordnungsrechtlichen Vorhaben (z. B. Verbrennerverbot) bedeuten faktisch erhebliche Eingriffe in aktuelle Mobilitätsroutinen und -budgets. Das politisch manifestierte Erfordernis einer Verkehrswende bzw. Großen Transformation verlagert zudem die fragile Balance zwischen Markt und Staat im Verkehrswesen zunehmend in Richtung planwirtschaftlicher Elemente, nicht zuletzt durch die Ausweitung des von Subventionen abhängigen Angebots im öffentlichen Verkehr.

Auf die Vielzahl der sich mit den Verkehrswendeplänen ergebenden Fragen und Probleme kann hier nicht eingegangen werden.[2] Die nachfolgenden Überlegungen fokussieren sich vielmehr darauf, wie Investitionen in den Aus- und Umbau der bestehenden Verkehrsinfrastruktur aussehen sollten, um ein zukunftsorientiertes und am Ziel der Klimaneutralität ausgerichtetes Verkehrssystem zu ermöglichen. Hier eröffnen sich mit dem seit März 2025 im Grundgesetz verankerten Sondervermögen Infrastruktur von 500 Mrd. Euro neue Optionen.

Das „Sondervermögen“ Infrastruktur

Seit Jahr und Tag wird in Deutschland über eine den Anforderungen nicht genügende und teilweise marode Verkehrsinfrastruktur geklagt und diskutiert. Nach jahr-

2 Vgl. hierzu Eisenkopf (2025).

zehntelangen Diskussionen sollte es diesbezüglich kein Erkenntnisproblem mehr geben, sondern ausschließlich ein Umsetzungsproblem, welches zuallererst die Finanzierung, dann aber auch die strategischen und operativen Realisierungsbedingungen betrifft.

Bereits im Sondierungspapier der Koalitionsverhandlungen von CDU/CSU und SPD war die Verkehrsinfrastruktur jedoch nur einer von zahlreichen Zwecken für die geplanten öffentlichen Investitionen. Zudem sollte bereits damals von den avisierten 500 Mrd. Euro ein Betrag von 100 Mrd. an die Länder und Kommunen gehen. Im Zuge des Kompromisses mit Bündnis 90/Die Grünen wurden das jährliche durchschnittliche Gesamtvolumen des „Sondervermögens“ von 50 auf 42 Mrd. Euro p. a. abgesenkt und die Laufzeit auf zwölf Jahre verlängert. Zudem sind 20 % der veranschlagten Summe, insgesamt 100 Mrd. Euro, für den Klima- und Transformationsfonds reserviert (CDU, CSU & SPD, 2025).

Es gab und gibt im Infrastrukturpaket weder einen Ansatz der Priorisierung von Investitionen noch einen klaren Begriff davon, was überhaupt als investive Maßnahme gelten kann. Außerdem wurde ein in seinen Auswirkungen derzeit nicht absehbarer Klimavorbehalt (Klimaneutralität bis 2045) eingefügt.

Mit dem „Sondervermögen“ Infrastruktur bzw. „Infrastruktur und Klimaneutralität“, wie man es jetzt apostrophieren müsste, könnte ein Ruck durch Deutschland gehen. Die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen könnten endlich auf ein Niveau angehoben werden, das für die Substanzerhaltung und die Anpassung der Kapazitäten an den Bedarf einer wachsenden Wirtschaft ausreicht. Neben den keynesianischen Nachfrageimpulsen in der Bauphase, die von einem solchen massiven Fiskalpaket ausgehen werden, aber natürlich ein Strohfeuer bleiben, wird die Ertüchtigung der Verkehrswege wichtige langfristige Wachstums- und Produktivitätseffekte haben. Gütertransporte werden so effizienter und verlässlicher, Staus auf den Autobahnen reduziert, und die zu erwartenden Verbesserungen beispielsweise im Schienenpersonenfernverkehr verringern Reisewiderstände und erleichtern den wirtschaftlichen Austausch. Wenn unsere Volkswirtschaft wieder wachsen will, was sie schon wegen der absehbaren Herausforderungen der Sozialsysteme und der Kosten einer klimapolitisch motivierten Transformation dringend muss, braucht es dringend intakte Straßen und einen funktionierenden Schienen-, Luft- und Binnenschiffsverkehr.

Laut Jahreswirtschaftsbericht 2025 wurden im letzten Jahr vom Bund 26,4 Mrd. Euro in die Verkehrsinfrastruktur investiert. Davon entfielen 16,3 Mrd. Euro auf die Schiene, 8,5 Mrd. Euro auf die Straße, und 1,4 Mrd. Euro auf die Wasserstraßen. Im Jahr zuvor waren es noch 9,2 Mrd. Euro für die Schiene und 8,9 Mrd. Euro für die Bundesfernstraßen (BMWK, 2025). Ein großer Teil der hohen Investitionen in die Schiene ist auf die Eigenkapitalerhöhungen bei der Deutschen Bahn AG zurückzuführen, die vorgenommen wurden, weil eine direkte Finanzierung von Maßnahmen mittels der bisher üblichen Baukostenzuschüsse des Bundes die Einhaltung der Schuldenbremse gefährdet hätte. Das dürfte bald Geschichte sein, wenn das Geld aus dem „Sondervermögen“ fließt.

Bei vorsichtiger Kalkulation kann sich in den nächsten Jahren ein Aufwuchs der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen des Bundes um rund die Hälfte gegenüber dem Durchschnitt der letzten Jahre ergeben. Bleibt es beim aktuellen Investitionsniveau des ordentlichen Haushalts von 26 Mrd. Euro, was ein eher optimistisches Szenario darstellt, – wäre es möglich, in den nächsten zwölf Jahren insgesamt 450 Mrd. Euro in die Verkehrsinfrastruktur des Bundes zu investieren. Das ist eine gigantische Summe und sollte auf den ersten Blick ausreichen, sogar wenn man sich die bisher artikulierten Bedarfe anschaut. So wurde von Seiten der Deutschen Bahn AG bereits ein zusätzlicher Bedarf von 150 Mrd. Euro genannt; für die Straße ist ein Investitionsvolumen von 188 Mrd. Euro über die nächsten zehn Jahre in der Diskussion (Budras, 2025). Allerdings fordert vor allem die Bahnlobby zusätzliches Geld, während man von den straßennahen Verbänden vergleichsweise wenig hört. Lediglich die Binnenschifffahrt, der „vergessene Verkehrsträger“, wird sich mit ein paar Milliarden zufriedengeben müssen.

Einseitige Fokussierung auf die Schiene ist nicht zielführend

Angesichts des unerwarteten Geldsegens fehlt jedoch ein strategischer Plan des Bundes für die Verwendung der Mittel. Zwar hat der Bundesverkehrsminister noch im Dezember 2024 den Bericht zur Überprüfung der Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße vorgelegt, doch waren dessen Erstellung und insbesondere die dabei zugrundgelegten Verkehrsprognosen heftig umstritten. Von Seiten der Bahn- und Klimalobby wurde insbesondere das erwartete zukünftige Verkehrswachstum auf der Straße hinterfragt und der vermeintliche Widerspruch höherer Verkehrsleistungen mit den deutschen Klimaschutzzielen betont. Deren propagandistisch zugespitzte Position läuft darauf hinaus, dass wegen der beabsichtigten Klimaneutralität 2045 eigentlich keine Bundesfernstraßen mehr neu gebaut werden dürften, und nur noch Erhaltung (auf niedrigem Niveau) stattfinden sollte. Die hierdurch freiwerdenden Mittel seien vor allem in die Schiene zu investieren (Kissel, 2023).

Mit dem von den Grünen zusätzlich in die Grundgesetzänderung eingebrachten Passus des Vorbehalts der Klimaneutralität wird die Diskussion um die Priorisierung von Schiene oder Straße bei Aus- und Neubau wesentlich kontroverser neu entfacht werden. Die neue Bundesregierung dürfte allerdings gut beraten sein, Forderungen nach einem Moratorium für den Straßenneubau nicht nachzugeben und weiterhin auf Kurs zu bleiben bzw. die Bedürfnisse aller Verkehrsträger entsprechend ihrer volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Relationen im Blick zu haben.

Das heißt insbesondere, dass die Vorstellung, man könne die Bundesverkehrswegeplanung allein unter den Primat des Kilmaschutzes stellen und mit den Klimaschutzzielen (mutmaßlich) unvereinbare und noch nicht im Bau befindliche Vorhaben im Straßenbau einfach stoppen, in dieser Form abzulehnen ist.

Eine solche Politik hätte nichts mit einer effektiven und effizienten Regulierung der externen Effekte des Verkehrs und insbesondere seiner Treibhausgasproblematik zu tun. Dies ist bereits auf die ausschließliche Fixierung auf das Ziel der vollständigen Dekarbonisierung bzw. Netto-Nullemission zurückzuführen, die eine gesamthafte Abwägung der volkswirtschaftlichen Nutzen und Kosten von Infrastrukturmaßnahmen obsolet macht. Der Aufbau einer für eine relevante Verkehrsverlagerung erforderlichen zusätzlichen Schieneninfrastruktur wäre zudem mit massiven zusätzlichen CO_2-Emissionen in der Bauphase verbunden, die in der Diskussion regelmäßig ausgeblendet werden (Radermacher, 2025).

Bereits die Effektivität eines solchen Vorgehens ist in Frage zu stellen. Angesichts der oben beschriebenen Strukturen der Verkehrsleistungsproduktion in Deutschland dürfte es selbst bei einer massiven Priorisierung der Investitionen in die Schieneninfrastrukturen bis 2045 unmöglich sein, klimapolitisch wirklich relevante Verlagerungen zu erreichen. Dies liegt insbesondere an der systemtechnisch geringeren Effektivität der Schieneninfrastrukturinvestitionen in Bezug auf die tatsächliche Verkehrsleistung. Vergleicht man die Summe der Personen- und Tonnenkilometer (Einheitskilometer), die ein Verkehrsträger realisiert, mit den jährlichen Investitionen, war der Quotient „Einheitskilometer zu Investitionen“ in den letzten Jahren für die Straße ungefähr viermal so groß wie für die Schiene. Die Schiene liefert also je 1 Mrd. Euro jährlichem Investment nur ein Viertel der Verkehrsleistung der Straße. Gleichzeitig wird die Schieneninfrastruktur vielfach als überlastet dargestellt. Bezogen auf das gesamte Bruttoanlagevermögen liegt der Faktor immer noch in der Größenordnung von Zwei.[3]

3 Die Berechnungen erfolgten auf Basis der Statistiken für die Bundesmittel in BMDV (2024).

Schieneninfrastruktur ist objektiv eine teure und häufig schlecht bzw. relativ ineffizient genutzte Verkehrsinfrastruktur. Die Entwicklung seit der Bahnreform hat zudem gezeigt, dass sie umfänglich durch öffentliche Mittel subventioniert werden muss. Trotz jahrelanger Finanzierung über verlorene Baukostenzuschüsse und Mittel aus den Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen befindet sich die Schieneninfrastruktur aktuell in einem maroden Zustand. Würde man über Trassenpreise den Schienenverkehrsunternehmen die tatsächlichen Kosten der Infrastruktur anlasten, wäre der Schienenverkehr in der heutigen Form am Markt nicht überlebensfähig. Dagegen ist der Straßenverkehr in der Lage, die für die Investitionen notwendigen Haushaltsmittel selbst zu erwirtschaften. Erinnert sei an 13 Mrd. Euro Einnahmen aus der Lkw-Maut im Jahr 2024 und über 30 Mrd. Euro Aufkommen aus der Mineralölsteuer für fossile Treibstoffe. Perspektivisch wäre auch eine Pkw-Maut als ergänzende Einnahmenquelle realisierbar.

Unabhängig von einer möglichen Investitionsoffensive ist in Frage zu stellen, ob das Schienenverkehrssystem in seiner jetzigen organisatorischen und institutionellen Ausgestaltung tatsächlich in der Lage ist, deutlich höhere Verkehrsleistungen zu erbringen. Dies betrifft insbesondere die seit langem und zunehmend dysfunktionalen Strukturen des bundeseigenen Konzerns Deutsche Bahn AG, der ohne eine grundsätzliche Reform und Reorganisation den Anforderungen der Märkte nicht gewachsen sein dürfte. Momentan spricht daher vieles eher für eine notwendige Reduktion des Verkehrsvolumens auf der Schiene als für eine Steigerung (Stelter, 2025).

Weiterhin kann eine solche Politik auch nicht effizient sein, weil sie das zentrale Effizienz ermöglichende Instrument des Emissionshandels für die Klimapolitik ausblendet. Im Zuge der Antriebs- und Energiewende und des politisch geplanten Umstieges auf Elektromobilität bei Güter- und Personenverkehr wird die Straße langfristig genauso klimafreundlich wie die Schiene werden – außer man rechnet mit einem Scheitern der Energiewende. Ab 2027 steht zudem der neue Europäische Emissionshandel EU-ETS 2 auch für den Straßenverkehr an. Es gibt dann keine klimaökonomische Rechtfertigung für eine Priorisierung des Ausbaus der Schieneninfrastruktur mehr.

Realistische Verkehrsinfrastrukturpolitik ist gefragt

Statt ideologischer Fantasien eines Zurückdrängens des Straßenverkehrs und der fundamentalen Bevorzugung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur ist eine realistische Verkehrsinfrastrukturpolitik gefragt. Neben der sicherlich dringend erforderlichen Ertüchtigung der zum Teil maroden Schieneninfrastruktur bedarf es auch des

weiteren Ausbaus hochbelasteter Korridore des bundesdeutschen Fernstraßennetzes, wobei in beiden Fällen an erster Stelle der Erhalt stehen muss. Wichtig ist auch eine deutliche Effizienzsteigerung der Nutzung der Schieneninfrastruktur, z.B. durch entsprechende Digitalisierungsprojekte. Für alle Verkehrsträger gilt, dass die Politik auf der Hut sein muss, dass nicht ein Großteil der angekündigten zusätzlichen Mittel durch Baupreissteigerungen absorbiert wird. Bei der angekündigten Reform der Planungs- und Genehmigungsverfahren ist der Handlungsbedarf groß. Es dürfte auch klar sein, dass ohne institutionelle und organisatorische Reformen des Bahnsektors bis zur tatsächlichen Trennung der Infrastruktur von den Transportsparten der Deutschen Bahn eine Renaissance des Schienenverkehrs trotz hoher Investitionsmittel ausbleiben wird.

Literatur

BMDV – Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hrsg.). (2024). *Verkehr in Zahlen 2024/2025*, 53. Jahrgang.

BMWK – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. (2025). *Jahreswirtschaftsbericht 2025. Für eine neue wirtschaftliche Dynamik*.

Budras, C. (2025, 13. März). Milliardenschwere Finanzierungslücke gefährdet Verkehrsprojekte. FAZ.NET.

CDU, CSU & SPD. (2025). *Verantwortung für Deutschland. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD*.

Eisenkopf, A. (2025). Verkehrswende und Wettbewerbsordnung. In J. Haucap, A. Polk & A. Stöhr (Hrsg.), *Wettbewerb und Ordnungspolitik im globalen Kontext* (S. 229–267). Nomos.

Europäische Umweltagentur. (2023). *Höchste Zeit für eine Umstellung im Verkehrssektor*.

Fichert, F. & Sterzenbach, R. (2025). *Verkehrspolitik und Verkehrswende. Kontroversen, Daten und Fakten zur Nachhaltigkeit*. Kohlhammer.

Follmer, R. (2025). *Mobilität in Deutschland – MiD Kurzbericht*. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Digitales und Verkehr (FE-Nr. VB600001).

INFRAS. (2019). *Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland. Straßen-, Schienen-, Luft- und Binnenschiffverkehr 2017*. Schlussbericht für die Allianz pro Schiene.

Kissel, L. (2023, 25. März). Diskussion über neue Autobahnen. Der Weg war das Ziel. *Der Spiegel.*

Radermacher, K. (2025, 12. März). Die Ökobilanz von Neubaustrecken. *Der Pragmaticus.*

Stelter, D. (2025, 2. April). Wie die Deutsche Bahn sich selbst in die Krise fährt. *Handelsblatt.*

UBA – Umweltbundesamt. (o. D.). *Verkehrswende*. *Begriff.*

UBA – Umweltbundesamt. (2024, 13. August). *Treibhausgas-Emissionen in der Europäischen Union*.

VCD – Verkehrsclub Deutschland. (2021). *Definition Verkehrswende. Verkehrswende oder Mobilitätswende – was ist der Unterschied?*

von Hayek, F. A. (2004). Wissenschaft und Sozialismus. Aufsätze zur Sozialismuskritik. In M. E. Streit (Hrsg.), *Gesammelte Schriften in deutscher Sprache* (Abt. A, Aufsätze Bd. 7). Mohr Siebeck.

WBGU – Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen. (2011). *Welt im Wandel. Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation*.

Title: ***What Transport Infrastructure for the Transport Transition?***

Abstract: *A reorientation of transport infrastructure policy in Germany is being discussed for climate policy reasons. There are frequent calls for investment to be focused on the rail transport system. With the future spending potential of the new special infrastructure fund, the question of the allocation of investment funds is urgent. This paper argues that the sole focus of infrastructure policy on rail is ineffective and inefficient due to the inertia of the transport system and the low efficiency of rail infrastructure use. Furthermore, after the inclusion of road transport in emissions trading, there is no longer any justification for this in terms of climate economics.*