

Verkehrs- und Energieinfrastruktur im Fokus

Parteipositionen zur Bundestagswahl 2025 und die Hintergründe

„Das größte Problem, das Deutschland hat, ist die bröckelnde Infrastruktur. ... Öffentlich-private Investitionen in neue Technologien und Infrastruktur müssen angeregt werden. Sie sind der Schlüssel für Deutschland.“

Wirtschaftsnobelpreisträger Daron Acemoğlu im Interview mit der FAZ am 10. Dezember 2024

Infrastruktur, Energiepreise und die Grenzen fiskalischer Spielräume zählen zu den zentralen wirtschaftspolitischen Themen des aktuellen Bundestagswahlkampfes. Für dieses Client Briefing haben wir die diesbezüglichen Positionen derjenigen Parteien analysiert, die nach den aktuellen Umfragen (mehr oder weniger) realistische Aussichten auf Beteiligung an der nächsten Bundesregierung haben, also CDU/CSU, SPD, Grüne und FDP. Um die Einordnung zu erleichtern, stellen wir den unterschiedlichen Strategien die aktuelle Rechts- und Marktlage gegenüber, die den Ausgangspunkt für Handlungsbedarf und Gestaltungsoptionen der nächsten Bundesregierung bilden werden.

Da absehbar keine der Parteien die absolute Mehrheit gewinnen wird, liegt der Schwerpunkt der Kommentierung auf Schnittmengen und Unvereinbarkeiten. Dabei zeigen sich ungeachtet aller Wahlkampfrhetorik und unterschiedlichen Überzeugungen weitgehende Parallelen nicht nur in der Problembeschreibung, sondern auch bei den Lösungsvorschlägen. Dies mag zum einem der Tatsache geschuldet sein, dass die Parteien eine Priorisierung von Infrastruktur-, Verteidigungs- oder Sozialausgaben im Wahlkampf lieber vermeiden wollen. Zudem hat der Umstand, dass nach der Wahl kein Weg an der Union vorbeiführen wird, SPD und Grüne offenbar bereits zu einer konsensorientierten Formulierung ihrer Ziele veranlasst. Andererseits impliziert die absehbare Notwendigkeit einer Koalition für die Union, dass sich eine flexible Handhabung der im Wahlprogramm vertretenen Positionen voraussichtlich ohne allzu große Gesichtsverluste wird rechtfertigen lassen. Dies betrifft insbesondere eine etwaige Reform der Schuldenbremse.

Ungeachtet der Kürze des vorgezogenen Wahlkampfes stellten sich unterschiedlichen Positionen im Detail als *moving targets* dar. Dem fertigen Client Briefing liegen die am 29. Januar 2025 über folgende Websites abrufbaren Fassungen der Wahlprogramme zugrunde:

CDU/CSU	https://www.cdu.de/themen/wahlprogramm-von-cdu-und-csu/
SPD	https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Beschluesse/Programm/SPD_Programm_bf.pdf
B90/Grüne	https://cms.gruene.de/uploads/assets/20250205_Regierungsprogramm_DIGITAL_DINA5.pdf
FDP	https://www.fdp.de/das-wahlprogramm-der-freien-demokraten-zur-bundestagswahl-2025

In unserer Analyse haben wir uns auf solche Themen und Aspekte fokussiert, die einen unmittelbaren Bezug zu unserer Beratungspraxis haben. Naturgemäß folgen die Wahlprogramme (auch) insoweit keinem einheitlichen Schema. Trotzdem schien es uns eine thematische Ordnung sinnvoll. Auch wenn wir damit nicht jeder Position gerecht werden, hoffen wir, dass sich die Darstellung bei der Vorbereitung auf die kommende Legislaturperiode als nützlich erweist.

Übergreifende Themen	Seite
▶ Finanzierung	3
▶ Vergaberecht	7
▶ Planungs- und Genehmigungsverfahren	9
▶ Schutz kritischer Infrastrukturen	12
Sektorspezifische Positionen	
▶ Straße, Schiene, Häfen	14
▶ Elektromobilität	16
▶ Netzausbau	17
▶ Kapazitätsreserven und -märkte	20
▶ Wasserstoff	22
▶ Wärme und Fernwärme	24
▶ CO2-Nutzung und Speicherung	26

Finanzierung

<p>CDU/CSU</p>	<p><i>Infrastruktur solide finanzieren.</i> Wir sorgen für dauerhafte Finanzierungsstabilität, die unabhängig von schwankenden Haushaltsmitteln ist. Zudem müssen wir kurzfristig mehr Kapital mobilisieren, um den Investitionsstau zu lösen. Dazu setzen wir auf starke Anreize für private Investoren. (S. 72)</p> <p><i>An der grundgesetzlichen Schuldenbremse festhalten.</i> Sie stellt sicher, dass Lasten nicht unseren Kindern und Enkel aufgebürdet werden. Sie verpflichtet die Politik, mit den Einnahmen auszukommen, die für die Erfüllung der staatlichen Aufgaben zur Verfügung stehen, und sichert so die dauerhafte Tragfähigkeit des Bundeshaushalts. Auch in Krisenzeiten hat sie ihre Funktionsfähigkeit und Flexibilität bewiesen. (S. 75)</p>	<p>Hintergrund und Kommentar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die 2010 in Art. 109 und 115 GG verankerte ‚Schuldenbremse‘ – d.h. die Begrenzung der Nettokreditaufnahme auf 0,35% des nominalen Bruttoinlandsproduktes für den Bund und das Verbot weiterer Nettokreditaufnahmen für die Länder – bildet den verfassungsrechtlichen Rahmen für staatliche Investitionen in Energie und Infrastruktur.¹ Die Fragen, inwiefern der allgemein konstatierte Investitionsstau auf die Schuldenbremse zurückzuführen ist und wie zukünftig hiermit verfahren werden soll, gehören zu den zentralen Themen des Bundestagswahlkampfes. ▶ Naturgemäß gehen alle Parteien davon aus, dass die Budgetspielräume für Investitionen sich durch Umsetzung der von ihnen vorgeschlagenen unterschiedlichen fiskalpolitischen Maßnahmen erweitern wird. Ungeachtet dessen besteht aber offenbar Einigkeit, dass Infrastrukturinvestitionen in der kommenden Legislaturperiode grundsätzlich nicht mehr wegen fehlender Budgetspielräume zurückgestellt werden sollten. ▶ Da jede Infrastrukturinvestition früher oder später durch Nutzerentgelte oder mit Haushaltsmitteln refinanziert werden muss, impliziert das Bekenntnis zur Beschleunigung in allen Finanzierungsvarianten eine zeitliche Streckung der Belastung für die Bürger. Hierfür bedarf es in jedem Falle der Inanspruchnahme privaten Kapitals, das zu einem späteren Zeitpunkt zurückgeführt werden muss. Ob dies in Form von
<p>SPD</p>	<p>Wir schaffen einen Deutschlandfonds, der öffentliches und privates Kapital mobilisiert, um die wichtigen Investitionsbedarfe erfüllen zu können – etwa bei Strom- und Wärmenetzen, beim Wasserstoffnetz, bei den E-Ladesäulen oder beim Wohnungsbau. Mit dem Deutschlandfonds sollen Staat und private Geldgeber gemeinsam und bürokratiearm in Deutschlands Zukunft investieren können. Der Deutschlandfonds soll anfangs mit 100 Milliarden Euro ausgestattet werden. Er wird so ausgestaltet, dass er auch im bestehenden Rahmen der Schuldenregel unseres Grundgesetzes funktioniert – über sogenannte finanzielle Transaktionen. Das vom Bund zur Verfügung gestellte Startkapital für den Deutschlandfonds schafft durch die damit verbundenen Beteiligungen oder Darlehen nämlich Werte für den Bund. Der Deutschlandfonds nutzt dieses Kapital dann, um Unternehmen und Einrichtungen mit den nötigen Finanzmitteln</p>	

¹ Zur Funktionsweise: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finzen/Schuldenbremse/kompodium-zur-schuldenbremse-des-bundes.pdf?__blob=publicationFile&v=3

	<p>für wichtige Zukunftsinvestitionen auszustatten – per Darlehen oder als Beteiligung.</p> <p>Staatliches Geld ist nur die eine Seite. Zugleich soll privates Kapital mobilisiert werden. Große institutionelle Anleger wie zum Beispiel Versicherungen oder Pensionskassen können so ebenfalls in diese Unternehmen und Einrichtungen investieren. Das stellt die Zukunftsinvestitionen auf breite Schultern und aktiviert privates Kapital.</p> <p>Wir stellen sicher, dass es zu keiner Privatisierung staatlicher Aufgaben der Daseinsvorsorge kommt. (S. 6)</p> <p>Für die Finanzierung von langfristigen Investitionen ist es sinnvoll, Kredite aufzunehmen. Auf diese Weise werden die Finanzierungskosten über viele Jahre gerecht verteilt. Auch kommende Generationen übernehmen einen angemessenen Teil der Rückzahlung, denn diese Investitionen sollen sowohl den heutigen als auch den künftigen Wohlstand sichern und steigern.</p> <p>Die Möglichkeit, öffentliche wie auch private Investitionen über finanzielle Transaktionen zu fördern, soll stärker genutzt werden, sowohl vom Bund als auch von den Ländern. Dies erlaubt das Grundgesetz bereits heute. Diese Art der Finanzierung schafft langfristige Planungssicherheit und ermöglicht die Ausweitung von notwendigen Zukunftsinvestitionen, bei gleichzeitiger Verteilung der Finanzierungslast auf die profitierenden Generationen. Wir können auf diesem Wege unter anderem die Eigenkapitalbasis von öffentlichen Unternehmen stärken und deren öffentliche Investitionen steigern.</p> <p>Außerdem wollen wir die veralteten Kriterien der Konjunktur-Komponente der Schuldenregel an die aktuellen wirtschaftlichen</p>	<p>Staatsanleihen, Unternehmensanleihen, Projektanleihen oder Bankdarlehen geschieht, macht für die ‚Generationengerechtigkeit‘ keinen Unterschied.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Damit geht es bei der Infrastrukturfinanzierung vor allem um drei Fragen: zum einen, welchen Einfluss private Kapitalgeber auf die Umsetzung der Maßnahmen haben sollen. Praktisch dürfte dieser Einfluss bei Finanzierungen über den von SPD und Grünen vorgeschlagenen Deutschlandfonds gering sein, weil es sich praktisch um eine von der öffentlichen Hand verwaltete Kapitalsammelstelle handelt. Demgegenüber deuten die Formulierungen zur Mobilisierung privaten Kapitals bei Union und FDP auf den verstärkten Einsatz öffentlich-privater Partnerschaften (<i>ÖPP</i>) hin. Für Zwecke der Schuldenbremse bedeutet die Umsetzung als <i>ÖPP</i>, dass der Erstellungsaufwand zuzüglich Zinsen erst dann und in dem Maße in den Haushalt einzustellen ist, in dem der öffentliche Aufgabenträger das Nutzungsentgelt zu entrichten hat.² ▶ Welche konkreten Maßnahmen zur Mobilisierung privaten Kapitals ergriffen werden sollen, lässt sich den Programmen nicht entnehmen. In der Vergangenheit haben sich vor allem das Ausmaß der vom privaten Kapitalgeber geforderten Risikoübernahme und die Komplexität der Vergabeverfahren als limitierende Faktoren erwiesen (siehe dazu weiterhin unten S. 14,15). Hinzu kommt das (jedenfalls in der Vergangenheit) fehlende Verständnis des Bundesrechnungshofes für die Funktion der
--	---	---

² https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finzen/Schuldenbremse/kompodium-zur-schuldenbremse-des-bundes.pdf?__blob=publicationFile&v=9

	<p>Realitäten anpassen, damit unser Gemeinwesen gerade auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten für ein stetiges und hohes Investitionsniveau sorgen kann.</p> <p>Die aktuelle Schuldenregel ist nicht auf die Herausforderungen unserer Zeit und der Zukunft ausgelegt. Deshalb wollen wir die Schuldenregel im Grundgesetz so reformieren, dass sie keine Investitionen in die Zukunftsfähigkeit unseres Landes und in den Wohlstand behindert. Sie soll produktive Ausgaben und Vollbeschäftigung möglich machen. Nur so wird das gute Leben auch kommender Generationen möglich. Zusätzlich gilt es, die veralteten Kreditobergrenzen zu reformieren: Neben der Einführung von Ausnahmetatbeständen für wichtige Zukunftsinvestitionen setzen wir uns für eine flexiblere Ausgestaltung der Defizitregel selbst ein. Die Länder sollen Möglichkeiten der Kreditaufnahme erhalten. Dies geschieht im Einklang mit den europäischen Fiskalregeln. (S. 13-14)</p>	<p>Finanzierungskosten als Risikovergütung und den Lebenszyklusansatz.³</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die zweite grundlegende Frage betrifft das Verhältnis zwischen Nutzerfinanzierung und Refinanzierung aus Haushaltsmitteln. Für Investitionen, die nicht als ÖPP sondern durch staatlich beherrschte Unternehmen umgesetzt werden, beeinflusst diese Entscheidung zugleich die Buchung des Investitionsaufwands für Zwecke der Schuldenbremse: Nach aktuellem Verständnis kann eine Erhöhung der Nettoverschuldung durch finanzielle Transaktionen, wie sie SPD und Grüne im Rahmen des Deutschlandfonds favorisieren, nur dann vermieden werden, wenn die Aussicht auf Rückzahlung der ausgereichten Darlehen aus eigenen Erträgen des Darlehensnehmers besteht.⁴ Praktisch liefe dies regelmäßig auf eine Nutzerfinanzierung hinaus. Offenheit hierfür ist bisher nur bei der FDP erkennbar, die sich dafür ausspricht, die Erlöse aus der Lkw-Maut zukünftig der Autobahn GmbH zuzuweisen. ▶ Schließlich stellt sich (insbesondere) für den Fall einer Reform der Schuldenbremse die Frage nach dem Ausmaß der zeitlichen Streckung: Anders als die Unterscheidung zwischen investiven und konsumtiven Ausgaben suggeriert, unterliegen auch Investitionen einem mittel- und langfristigen Wertverzehr. Um den Wertverzehr bei einer Reform der Schuldenbremse angemessen in Rechnung zu stellen, müsste der Gesetzgeber realistische Abschreibungsregeln für öffentliche Investitionen vorgeben. Dieser Ansatz wird in Anlehnung an die bis 2010 geltende Fassung des Art. 115 GG
<p>B90/Grüne</p>	<p>Um die notwendigen Investitionen in Infrastruktur, in die Dekarbonisierung unseres Landes und in eine starke, zukunftsfähige Wirtschaft zu finanzieren, wollen wir die Schuldenbremse im Einklang mit den europäischen Regeln reformieren. Die Aufnahme von staatlichen Krediten soll dazu in dem Umfang ermöglicht werden, wie vom Staat Investitionen getätigt werden. ... Wir schaffen damit neue finanzielle Spielräume, die wir angemessen zwischen Bund und Ländern verteilen werden. Zugleich werden wir sicherstellen, dass die Gesamtverschuldung dauerhaft tragfähig bleibt.</p> <p>...</p>	

³ https://www.bauindustrie.de/fileadmin/bauindustrie.de/Themen/Wirtschaft_Recht/Stellungnahme_zum_Bundesrechnungshofbericht_vom_04._Juni_2014.pdf

⁴ <https://www.bundestag.de/resource/blob/1023206/0ab1de3308f9c21ca7a21746cec7da41/WD-4-055-24-WD-4-062-24-pdf.pdf>

	<p>Bis zur Umsetzung einer Reform der Schuldenbremse wollen wir mit dem Deutschlandfonds der jüngeren Generation ein modernes, funktionierendes und klimaneutrales Land sowie eine wettbewerbsfähige Volkswirtschaft garantieren, statt ihnen aufgeschobene Lasten und marode Infrastrukturen zu hinterlassen und stärken so auch das Vertrauen in einen funktionierenden Staat und die liberale Demokratie. Bürger*innen wollen wir ermöglichen, sich an diesen Investitionen für den Staat kostengünstig zu beteiligen.</p> <p>Der Deutschlandfonds hilft, die Spielräume für dringend notwendige Zukunftsinvestitionen in Bund, Ländern und Kommunen zu erhöhen. Er ist aber kein Ersatz für die Aufgabe, im Haushalt stärker zu priorisieren und effizienter mit den vorhandenen Einnahmen umzugehen. (S. 36/37)</p>	<p>unter dem Stichwort ‚Goldene Regel plus‘ etwa vom Wissenschaftlichen Beirat des BMWK befürwortet.⁵ Damit verknüpft ist die Frage, inwiefern Subventionen privater Investitionen – insbesondere die Übernahme der EEG-Vergütung zur Stabilisierung der Netzentgelte oder CO2 Differenzkontrakte – für Zwecke der Schuldenbremse öffentlichen Investitionen gleichgestellt werden sollten.</p> <p>▶ Praktisch noch wichtiger als die Diskussion um die beste Finanzierungsform dürften zwei Aspekte sein, die in der öffentlichen Diskussion und in den Wahlprogrammen nur eine untergeordnete Rolle spielen: zum einen die unvermeidbare Priorisierung einzelner Sektoren, Programme und Projekte; und zum anderen die auch von den CDU-Ministerpräsidenten geforderte Lockerung der Schuldenbremse für die Länder. Letztere würde sich über die finanziellen Zuweisungen der Länder zugleich auf die Investitionstätigkeit der Kommunen auswirken.</p>
<p>FDP</p>	<p>Angesichts eines steigenden Investitionsbedarfs brauchen wir eine nachhaltige Lösung im Rahmen der Schuldenbremse für den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur in Deutschland.</p> <p>Wir wollen den Finanzierungskreislauf Straße stärken, eigene Einnahmen für die Autobahn GmbH durch die LKW-Maut und eine Öffnung für privates Kapital, um eine auskömmliche und überjährige Planung und Finanzierung zu ermöglichen. (S. 43)</p>	

⁵ https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Ministerium/Veroeffentlichung-Wissenschaftlicher-Beirat/gutachten-wissenschaftlicher-beirat-finanzierung-von-staatsaufgaben.pdf?__blob=publicationFile&v=16

Vergaberecht

<p>CDU/CSU</p>	<p><i>Mehr Chancen eröffnen.</i> Wir wollen gerade Mittelständlern das Leben bei Vergaben einfacher machen. Deshalb wollen wir, dass die europäische Definition von kleinen und mittleren Unternehmen angepasst wird. Die Schwellenwerte für öffentliche Aufträge setzen wir herauf. (S. 52)</p>	<p>Hintergrund und Kommentar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Da das Vergaberecht maßgeblich durch europäisches Richtlinienrecht geprägt ist, müssten die in den Programmen enthaltenen Vorschläge teilweise auf europäischer Ebene angestoßen und durchgesetzt werden. So ergeben sich die Schwellenwerte für die Anwendung des GWB-Vergaberechts in Höhe von EUR 5.538.000 für Bauaufträge⁶ unmittelbar aus dem EU-Recht. ▶ Die öffentliche Diskussion um nachhaltige Beschaffung wird insbesondere in der Baubranche lebhaft geführt. So hätte der Staat als öffentlicher Auftraggeber die Möglichkeit, etwa – wie bereits im Rahmen von privaten Vergaben praktiziert⁷ – durch die Einführung eines CO2-Schattenpreises ‚grüne‘ Angebote wirtschaftlich zu incentivieren. ▶ Das einschlägige europäische Richtlinienrecht ist diesbezüglich weit gefasst. Nach allgemeinen Grundsätzen sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, bei der Vergabe Maßnahmen zur Einhaltung umweltrechtlicher Verpflichtungen zu treffen⁸ sowie technische Spezifikationen für die Bauleistungen, Dienstleistungen oder Lieferungen in Form von Leistungs- oder Funktionsanforderungen, einschließlich Umweltmerkmalen zu formulieren.⁹ ▶ Nach § 127 Abs.1 S.3 GWB kann das Ziel nachhaltiger Beschaffung insbesondere durch den Einsatz sog.
<p>SPD</p>		
<p>B90/Grüne</p>	<p>Um die Vergabestellen gerade der Kommunen und die Wirtschaft um Verwaltungskosten von über einer Milliarde Euro zu entlasten, modernisieren wir das Vergaberecht umfassend, um nachhaltige Beschaffung zu vereinfachen und zur Regel zu machen. ... Um die Vergabestellen gerade der Kommunen zu entlasten, werden wir die Direktauftragsgrenzen deutlich anheben. Die nachhaltige Vergabe werden wir durch geeignete Hilfsinstrumente für alle Vergabestellen einfacher machen. ... (S. 27/28)</p>	
<p>FDP</p>	<p>Wir Freie Demokraten wollen das Vergaberecht drastisch vereinfachen. Die Komplexität der Vergabeverfahren ist inzwischen eine große Belastung für Behörden und Betriebe. Gerade kleine und mittlere Unternehmen sowie Familienunternehmen leiden unter den vielen bürokratischen Hürden. Deshalb braucht es eine Entrümpelung des Vergaberechts. Wir fordern, die Wertgrenze für Direktaufträge auf 100.000 Euro anzuheben. (S. 14)</p>	

⁶ Delegierte Verordnungen (EU) 2023/2495 der Kommission vom 15. November 2023.

⁷ <https://www.bppp.de/stellungnahmen-und-veroeffentlichungen/details/bericht-zur-sitzung-des-arbeitskreis-infrastruktur>

⁸ Art. 30 Abs. 3 Richtlinie 2014/23/EU; Art. 36 Abs. 2 Richtlinie 2014/25/EU.

⁹ Art. 36 Abs. 1 uAbs. 2 Richtlinie 2014/23/EU; Art. 42 Abs. 3 lit. a) Richtlinie 2014/24/EU; Art. 60 Abs. 3 lit. a) Richtlinie 2014/25/EU.

		<p>qualitativer Zuschlagskriterien bei einzelnen Ausschreibungen verfolgt werden, die nicht den Preis, sondern die angebotene Leistung bewerten. Ähnliche qualitative Kriterien finden sich auch bei Ausschreibungen außerhalb des Vergaberechts, etwa bei dem Ausschreibungsdesigns für zentral voruntersuchte Flächen zur Windenergienutzung auf See nach § 53 Windenergie-auf-See-Gesetz (<i>WindSeeG</i>). Dabei wird die Gebotshöhe so ausgestaltet, dass sie den Beitrag zur Dekarbonisierung berücksichtigt. Die maximale Punktzahl erhält der Anbieter, der den höchsten Anteil an ungefordertem Strom aus erneuerbaren Energien im Herstellungsprozess aufweist.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Eine weitere Grundlage für nachhaltige Beschaffung findet sich im allgemeinen Berücksichtigungsgebot nach § 13 des Bundesklimaschutzgesetzes (<i>KSG</i>). Danach muss bei Beschaffung auf Bundesebene ein CO2-Preis angesetzt werden, um die Vermeidung oder Verursachung von Treibhausgas-emissionen zu bewerten. Dieses fiskalische Berücksichtigungsgebot hat Auswirkungen auf die Anwendung des Vergaberechts.¹⁰ ▶ Im September 2024 hat das BMWK einen Entwurf des Vergaberechtstransformationsgesetzes vorgelegt, der spezifische Regelungen zur Berücksichtigung umweltbezogener Kriterien enthält. Der Referentenentwurf sieht die Berücksichtigung mindestens eines sozialen oder umweltbezogenen Kriteriums in der Vergabe vor. Bereits in der Markterkundung sollen Nachhaltigkeitsaspekte wie Umwelt, Soziales und Innovation einbezogen werden.¹¹
--	--	---

¹⁰ Klinski, in: BeckOK Klimarecht Hofman/Heß, 1. Edition 1.10.2024, § 13 KSG Rn. 151.

¹¹ https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Gesetz/20241018-refe-vergrtransfg-download.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

Planungs- und Genehmigungsverfahren

<p>CDU/CSU</p>	<p><i>Planung, Genehmigung und Umsetzung beschleunigen.</i> Regelungen, die in einem Bereich zur Verfahrensbeschleunigung beitragen, müssen auch auf andere Bereiche wie Verkehr, Bau und digitale Infrastrukturen übertragen werden. Mit einer Genehmigungsfiktion sorgen wir dafür, dass Anträge bei Ämtern und Behörden schneller beschieden werden. Zudem sollte die Präklusion eine größere Rolle einnehmen.</p> <p><i>Klagemöglichkeiten und Instanzen reduzieren, Blockaden abbauen.</i> Wir sind für die Abschaffung des Verbandsklagerechts bei Infrastrukturvorhaben. Dafür setzen wir uns auf europäischer Ebene ein. Kurzfristig prüfen wir, wo die Umsetzung der entsprechenden Richtlinie entscheidend über das notwendige europäische Regelungsmaß hinausgeht. Wo möglich und sinnvoll, sehen wir im Sinne schnellerer Rechtssicherheit eine Kürzung des Instanzenwegs auf zwei Instanzen vor. (S. 78)</p> <p><i>Infrastrukturvorhaben beschleunigen und vereinfachen.</i> Ersatzneubauten, unwesentliche Änderungen oder Erweiterungen können anstelle des Planfeststellungsverfahrens durch ein Anzeigeverfahren zugelassen werden. Die Genehmigungsbehörden müssen eine zügige Prüfung der eingereichten Unterlagen gewährleisten. (S. 72)</p> <p><i>Vorfahrt für Großprojekte.</i> Für die Neuerrichtung von Großinfrastrukturen bleibt das Planfeststellungsverfahren das geeignetste Instrument. Es muss aber durch einen verpflichtenden Verfahrensleitplan, eine Stichtagsregelung, eine</p>	<p>Hintergrund und Kommentar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Erfordernis einer schnelleren und einfacheren Durchführung von Planfeststellungsverfahren – insbesondere für den Ausbau der erneuerbaren Energien und der entsprechenden Stromnetze – war bereits im Wahlkampf für die vergangene Bundestagswahl ein beherrschendes Thema. Tatsächlich hat die Ampelkoalition hierzu drei Planbeschleunigungspakete verabschiedet.¹² ▶ Im Rahmen eines ersten Paketes wurde 2022 das WindSeeG novelliert mit dem Ziel, den Ausbau der Windenergie auf See deutlich zu beschleunigen.¹³ ▶ Das zweite Beschleunigungspaket enthält wesentliche Änderungen im Baugesetzbuch (BauGB), um den Ausbau der Windenergie an Land voranzutreiben. Hierbei wurden die Bundesländer verpflichtet, innerhalb festgelegter Fristen ausreichend Flächen auszuweisen, um die prognostizierte Anzahl von Windenergieanlagen unterzubringen.¹⁴ 2023 wurden darüber hinaus Anpassungen im Raumordnungsgesetz (ROG) vorgenommen, um Verfahrensdoppelungen bei Umweltverträglichkeitsprüfungen zu vermeiden und Verzögerungen im Raumordnungsverfahren zu reduzieren.¹⁵
----------------	---	--

¹² <https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/kurzmeldungen/Webs/BMWSB/DE/2023/03/newspaper-planungsbeschleunigung.html>.

¹³ BT-Drs. 20/1634, 3ff, 97.

¹⁴ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/planungen-und-genehmigungen-beschleunigen-transformation-voranbringen-2053076>.

¹⁵ BT-Drs. 20/5830, 44.

	Mitwirkungsverpflichtung und Digitalisierung effizienter werden. (S. 73)	So wurde etwa die Frist für Stellungnahmen im Planaufstellungsverfahren wurde auf drei Monate begrenzt. ¹⁶
SPD	In Deutschland dauern viele Planungs- und Genehmigungsverfahren zu lange. Die Bundesregierung hat im letzten Jahr mit den Ländern einen Deutschlandpakt zur Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung vereinbart: Höhere Geschwindigkeit und weniger Bürokratie für mehr wirtschaftliches Wachstum sind das Ziel. Diesen Weg werden wir konsequent weitergehen. Auch auf nationaler und EU-Ebene werden wir den Abbau von Bürokratie etwa durch Zusammenführung, Vereinfachung und Digitalisierung von Dokumentations- und Berichtspflichten vorantreiben. (S. 7)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Darüber hinaus ermöglicht die Novellierung des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) seit 2023 den Verzicht auf Umweltverträglichkeitsprüfungen und Artenschutzbewertungen bei Stromnetzprojekten, die zur Integration erneuerbarer Energien in das Elektrizitätssystem notwendig sind.¹⁷ ▶ Das dritte Beschleunigungspaket setzt auf die Digitalisierung von Planungsverfahren, indem die Veröffentlichung von Planentwürfen digital zur Regel gemacht wird. Zudem wurden redundante Öffentlichkeitsbeteiligungen nach Änderungen oder Ergänzungen eines Plans im Aufstellungsverfahren abgeschafft.
B90/Grüne	Wir brauchen eine Grundsanierung unserer Verkehrsinfrastruktur. Planungs- und Genehmigungsverfahren haben wir stark beschleunigt. Jetzt gilt es, mit dem Deutschlandfonds eine ausreichende und überjährige Finanzierungsgrundlage für den Erhalt von Straßen und Brücken, für den Ausbau unserer Schieneninfrastruktur sowie unseres öffentlichen Nahverkehrs zu schaffen. (S. 46)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schließlich wurde 2023 das Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich verabschiedet. Zu den zentralen Maßnahmen gehören die Digitalisierung des Planfeststellungsverfahrens, der Verzicht auf Umweltverträglichkeitsprüfungen beim Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen sowie die rechtliche Klarstellung, dass Verkehrsprojekte im Bereich Schiene und Straße ein überragendes öffentliches Interesse genießen.¹⁸
FDP	Wir haben das Straßenverkehrsrecht vereinfacht und Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung auf den Weg gebracht. Diesen Weg gehen wir konsequent weiter. Ziel ist es die Planungszeiten für alle Infrastrukturprojekte mindestens zu halbieren, um Straßen, Schienen, Wasserstraßen und digitale Netze schneller auszubauen.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ob die bereits ergriffenen Maßnahmen wirksam waren, lässt sich wegen der unabhängig vom geltenden Verfahrensrecht langen Planungs- und Realisierungszeiträume derzeit kaum abschätzen. Ungeachtet dessen würden weitere

¹⁶ BT-Drs. 20/5830, 44.

¹⁷ BT-Drs. 20/5830, 47

¹⁸ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/planungs-und-genehmigungsbeschleunigung.html>.

	<p>Wir setzen uns dafür ein, dass sowohl Mobilfunk- auch Glasfaserausbau überragendes öffentliches Interesse im Telekommunikationsnetzausbaubeschleunigungsgesetz des Bundes werden.</p> <p>In einem nächsten Schritt wollen wir Ersatzneubauten von Infrastruktur generell genehmigungsfrei stellen, auch wenn diese erweitert und an den wachsenden Bedarf angepasst werden müssen. (S. 40-41)</p>	<p>Vereinfachungen die Investitionstätigkeit sicherlich erleichtern.</p>
--	--	--

Schutz kritischer Infrastrukturen

<p>CDU/CSU</p>	<p><i>Mehr Realismus statt Naivität.</i> Wir schützen sicherheitsrelevante Technologien, kritische Infrastrukturen und Unternehmen vor Übernahmen durch systemische Rivalen. (S. 17)</p>	<p>Hintergrund und Kommentar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Bisher lag der Fokus konkreter rechtlicher Maßnahmen im Bereich des Schutzes kritischer Infrastrukturen auf der IT-Sicherheit und beschränkte sich im Übrigen auf politischen Absichtserklärungen und Strategien. Das bereits im Koalitionsvertrag der Ampel angekündigte¹⁹ auf europarechtlichen Vorgaben beruhende KRITIS-Dachgesetz²⁰ sollte sektoren- und branchenübergreifend Vorgaben zum physischen Schutz kritischer Infrastruktur treffen. ▶ Ein konsolidierter Regierungsentwurf wurde am 5. Dezember 2024 in erster Lesung im Bundestag beraten und zur weiteren Beratung in die Ausschüsse verwiesen²¹. ▶ Eine Verabschiedung des Gesetzes ist vor der Bundestagswahl nicht zu erwarten, insbesondere, weil sich die CDU/CSU dem Entwurf nicht anschließen will. Die Fraktion kritisiert den Entwurf vor allem dahingehend, dass konkrete Regelungsfolgen nicht absehbar sind, weil ein Großteil der relevanten Entscheidungen, so zum Beispiel die Festlegung von Anwendungsschwellenwerten und die Bestimmung von kritischen Infrastrukturen, auf den Verordnungsgeber verlagert wird. Zuständigkeiten seien zudem nicht klar genug von einander abgrenzbar wodurch den Unternehmen in den
<p>SPD</p>	<p>Zudem stärken wir die Zivilverteidigung, um auf geopolitische Bedrohungen wie hybride Angriffe oder militärische Konflikte besser vorbereitet zu sein. Wir wollen unser Land noch besser wappnen gegen (hybride) Angriffe auf unsere kritische Infrastruktur und vor Desinformationskampagnen. Dafür werden wir Kommunen, Länder, den Bund, kommunale Versorger und die Betreiber kritischer Infrastruktur besser miteinander verzahnen und dafür auch die Vorsorge- und Sicherstellungsgesetze aktualisieren und anpassen. Zudem wollen wir eine Stärkung der Befugnisse der Sicherheitsbehörden zur Cyberabwehr. Ein zentraler Schritt ist hierbei das KRITIS-Dachgesetz, das bundeseinheitliche und sektorenübergreifende Vorgaben für den physischen Schutz kritischer Infrastrukturen (KRITIS) einführt. Dieses Gesetz zielt in erster Linie auf die Resilienz von Unternehmen ab, um die Versorgungssicherheit unserer Gesellschaft mit lebenswichtigen Dienstleistungen zu gewährleisten. (S. 40)</p>	
<p>B90/Grüne</p>	<p>Damit unser Land sicher bleibt, damit unsere Stromnetze, Mobilfunkdienste oder Server geschützt sind – unsere Kritische Infrastruktur (KRITIS), die für unseren Wohlstand entscheidend ist –, müssen wir die innere und äußere Sicherheit stärker zusammendenken.</p>	

¹⁹Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt Wagen“ 2021-2025, S. 83

²⁰Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2557 und zur Stärkung der Resilienz kritischer Anlagen, BT-Drs. 20/13961; beruhend auf Richtlinie (EU) 2022/2557 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14.12.2022 über die Resilienz kritischer Einrichtungen und zur Aufhebung der Richtlinie 2008/114/EG des Rates, ABl. L 333 vom 27. Dezember 2022, S. 164 (CER-RL)

²¹Plenarprotokoll 20/203, S. 26270 ff

	<p>Mit dem KRITIS-Dachgesetz, das konkrete Sicherheitsstandards formuliert, haben wir einen Grundstein gelegt. Es braucht aber eine weitere Stärkung unserer Infrastruktur und zugleich einer resilienten Wirtschaft. Wir wollen, dass unsere Infrastrukturen sicher sind, die Kontrolle darüber hier verbleibt und unsere Schlüsseltechnologien geschützt werden. Mit einem Investitionsschutzgesetz wollen wir Schlupflöcher beim Erwerb von KRITIS durch ausländische Investor*innen schließen. (S. 139)</p>	<p>betroffenen Sektoren weitere bürokratische Belastungen drohten.²²</p>
<p>FDP</p>	<p>Kritische Infrastruktur muss wirksam vor chinesischer Einflussnahme geschützt werden. (S. 50)</p>	

²²Detlef Seif, MdB CDU/CSU-Fraktion, Plenarprotokoll 20/203, S. 26272

Straße, Schiene, Häfen

<p>CDU/CSU</p>	<p>Deutschlands Verkehrsinfrastruktur ist in die Jahre gekommen. Das betrifft alle Verkehrsträger gleichermaßen. Zudem gibt es strukturelle Probleme, vor allem bei der Deutschen Bahn. Wir müssen entschlossen gegensteuern, damit die Infrastruktur wieder auf die Höhe der Zeit kommt. (S. 72)</p> <p><i>Wettbewerbsfähigkeit von Häfen und Wasserstraßen stärken.</i> Wer seine Handelsbeziehungen ausbauen will, muss seine Häfen als Tore zur Welt mitdenken und ambitioniert voranbringen. Die maritime Wirtschaft – inklusive ihrer Marine-Bezüge – ist für uns ein wichtiger Wirtschaftszweig. Wir entwickeln die Nationale Hafenstrategie weiter und stärken die Wasserstraßen. (S. 73)</p>	<p>Hintergrund und Kommentar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Bedarf nach Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur wird in der Öffentlichkeit insbesondere im Hinblick auf marode Brücken und das Schienennetz diskutiert. Das Erfordernis von Sanierungen und Ausbau wird zwar von allen Parteien anerkannt, hinsichtlich der Priorisierung und der Finanzierung der Vorhaben bleiben die Programme jedoch wage. ▶ Trotz der Tatsache, dass die Investitionen in das Schienennetz im Jahr 2023 so hoch waren wie nie zuvor, liegt Deutschland mit Ausgaben von EUR 115 pro Kopf im europäischen Vergleich auf einem hinteren Platz.²³ ▶ Im Straßenverkehr bewegen sich die Investitionen des Bundes grundsätzlich auf einem stabilen Niveau.²⁴ Ein anderes Bild bietet sich im Bereich der privat finanzierten Projekte. So wurden geplante ÖPP-Projekte teilweise verschoben und durchgeführte Vergabeverfahren mangels wirtschaftlicher Angebote abgebrochen²⁵.
<p>SPD</p>	<p>Das deutsche Autobahnnetz muss aber dringend saniert werden, insbesondere die Brücken. Wir bringen einen neuen Bundesmobilitätsplan auf den Weg. Auch künftig sollen Engpässe auf der Straße beseitigt werden. (S. 32-32)</p> <p>Wir werden die Wasserstraßeninfrastruktur ertüchtigen, die Nationale Hafenstrategie zügig umsetzen und die Modernisierung der Schiffsflotten unterstützen. (S. 32)</p>	

²³ <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/investitionen/>

²⁴ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/7118/umfrage/investitionen-des-bundes-in-den-strassenverkehr/>

²⁵ <https://www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-1024428>

<p>B90/Grüne</p>	<p>Jetzt gilt es, mit dem Deutschlandfonds eine ausreichende und überjährige Finanzierungsgrundlage für den Erhalt von Straßen und Brücken, für den Ausbau unserer Schieneninfrastruktur sowie unseres öffentlichen Nahverkehrs zu schaffen. Hierfür benötigen wir langfristig neue Finanzierungsmodelle, die gleichzeitig verkehrsverlagernde und ökologische Wirkungen beinhalten. Damit wollen wir die Finanzierung unserer Infrastruktur auf eine sichere und langfristige Basis stellen.</p> <p>Während unser Schienennetz deutschlandweit einen leistungsfähigen Ausbau braucht, ist das Straßennetz bereits flächendeckend gut ausgebaut und benötigt daher Sanierungen statt Neubau. Dazu wollen wir einen integrierten Bundesmobilitätsplan erarbeiten, der Basis für eine klimaneutrale, flächenschonende und sozial gerechte Mobilität bis 2045 ist. (S. 46/47)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verschiebungen von ÖPP-Projekten waren insbesondere ab dem Beginn der Corona-Pandemie zu beobachten, die Ampelkoalition hat nach dem Ende der Pandemie nur wenige der ursprünglich geplanten Projekte ausgeschrieben. ▶ Zudem hatte das zwischenzeitlich hohe Auftragsvolumen in der Baubranche dazu geführt, dass Aufträge für konventionelle Bauprojekte für Anbieter vielfach attraktiver waren als die Durchführung von ÖPP-Projekten mit einer Übernahme von höheren Risiken. ▶ Diese Entwicklungen haben zur Folge, dass ÖPP im Straßenbau derzeit nicht präsent ist. Die Branche erwartet jedoch, dass sich dies – insbesondere angesichts des hohen Investitionsbedarfs – kurzfristig ändert.²⁶ In Anbetracht des offenkundigen Sanierungsstaus bei Brücken gibt es Überlegungen, diese Projekte im Paket auszuschreiben.
<p>FDP</p>	<p>Wir Freie Demokraten wollen weniger Staus durch den Baustellen-Turbo. Dazu müssen die Ausschreibungsmodalitäten so angepasst werden, dass über Anreize schnelles und fristgerechtes Bauen belohnt wird.</p> <p>Angesichts eines steigenden Investitionsbedarfs brauchen wir eine nachhaltige Lösung im Rahmen der Schuldenbremse für den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur in Deutschland. Wir wollen den Finanzierungskreislauf Straße stärken, eigene Einnahmen für die Autobahn GmbH durch die LKW-Maut und eine Öffnung für privates Kapital, um eine auskömmliche und überjährige Planung und Finanzierung zu ermöglichen. (S. 43)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Bundeskabinett hat 2024 die Nationale Hafenstrategie beschlossen. Ziel ist die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der See- und Binnenhäfen im Hinblick auf die aktuellen Herausforderungen wie Veränderungen des Welthandels, Digitalisierung und Klimawandel.²⁷ Kritisiert wird in diesem Zusammenhang, dass bislang eine Finanzierungszusage des Bundes zur Umsetzung der angestrebten Maßnahmen fehlt.²⁸

²⁶ <https://www.bppp.de/stellungnahmen-und-veroeffentlichungen/details/bericht-zur-sitzung-des-arbeitskreis-infrastruktur>

²⁷ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Wasser/Hafenstrategie/hafenstrategie.html>

²⁸ <https://www.dvz.de/politik/detail/news/nationale-hafenstrategie-experten-kritisieren-fehlende-finanzierungszusagen.html>

Elektromobilität

<p>CDU/CSU</p>	<p>Für die E-Mobilität muss die Ladeinfrastruktur angemessen ausgebaut werden. (S. 72)</p>	<p>Hintergrund und Kommentar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur II hat die Ampelkoalition eine ressortübergreifende Gesamtstrategie erarbeitet. Ziel ist die Vereinfachung von Aufbau und Betrieb von Ladepunkten. Gleichzeitig soll Ladeinfrastruktur als Geschäftsmodell attraktiver werden, um stärkere Investitionen der Privatwirtschaft zu mobilisieren. ▶ Zu diesem Zweck wurden unter anderem Förderrichtlinien wie die Ladeinfrastruktur vor Ort (2021-2024)²⁹ und Öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (2021-2025)³⁰ verabschiedet. Hierdurch hat sich die Zahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte seit dem Beginn der Legislaturperiode nach den Daten der Bundesregierung mehr als verdoppelt und liegt aktuell bei rund 140.000 Ladepunkten bundesweit.³¹ ▶ Dennoch beobachtet die Bundesnetzagentur Herausforderungen, insbesondere bei der Integration neuer Ladepunkte in das Stromnetz, was den weiteren Ausbau zuletzt verlangsamt hat.³²
<p>SPD</p>	<p>Den flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw treiben wir weiterhin zielgerichtet voran. Neben der neuen Förderung für E-Autos wollen wir das Fahrerlebnis mit Stromern rundum stärken: Unser Ziel sind Schnellladesäulen auf jedem Supermarktparkplatz und an jeder Tankstelle. Wir wollen ein kontaktloses und einheitliches Bezahlssystem an allen Ladesäulen und das eigene Auto als Stromspeicher zu Hause ermöglichen. (S. 31)</p>	
<p>B90/Grüne</p>	<p>Wir beschleunigen den Hochlauf der Elektromobilität durch gezielte Förderung für die Ladeinfrastruktur und sozial ausgewogene Kauf- und Leasinganreize für verbrauchsarme E-Autos. (S. 25)</p>	
<p>FDP</p>	<p>Für eine technologieneutrale, nachhaltige Mobilitätspolitik wollen wir eine Gleichstellung von Elektromobilität, klimaneutralen Kraftstoffen und Wasserstoff bei Regulatorik, Besteuerung und Förderung. Nur durch echte Offenheit für verschiedene Technologien können wir die Mobilität der Zukunft gestalten. Diese muss den Klimaschutz voranbringen und gleichzeitig die wirtschaftliche Stabilität stärken. (S. 43)</p>	

²⁹ Bekanntmachung der Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms „Ladeinfrastruktur vor Ort“ vom 24. März 2021

³⁰ Bekanntmachung der Förderrichtlinie „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ vom 13. Juli 2021

³¹ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/ausbau-der-elektro-ladeinfrastruktur-2302864#:~:text=Was%20hat%20die%20Bundesregierung%20bisher,zug%C3%A4ngliche%20E%20%2DLadepunkte%20in%20Betrieb>

³² <https://regionalheute.de/ladesaehlen-betreiber-beklagen-engpaesse-bei-netzanschlussen-1720220524/>

Netzausbau

<p>CDU/CSU</p>	<p><i>Infrastruktur ganzheitlich denken.</i> Ein besonderes Augenmerk legen wir auf den integrierten und grenzüberschreitenden Netzausbau sowie auf eine effiziente Verknüpfung des Ausbaus von Erneuerbaren Energien, Netzen und Speichern. Dafür wollen wir mehr privates Kapital gewinnen. Für einen schnellen und günstigen Ausbau von Stromnetzen nutzen wir verstärkt Freileitungen. Bei Strom-, Wärme-, Gas-, Wasserstoff- und CO₂-Infrastruktur setzen wir auf Standardisierung und gemeinsamen Ausbau.</p> <p><i>Smarte Energie.</i> Verbraucher sollen flexibler auf den Strompreis reagieren können. Dazu muss die Stromnutzung durch Smart Meter und Digitalisierung intelligenter werden. So erreichen wir eine bessere Lastverteilung. So sinken Verbrauch und Kosten.</p> <p><i>Netzentgelte neu regeln.</i> Wir sprechen uns für die Beibehaltung einer Stromgebotszone und einen entschlossenen Netzausbau aus. Statt unterschiedlicher Strompreiszonen muss der Strom für alle in Deutschland günstiger werden. Mit einer Reform der Netzentgelte sinkt die Belastung und steigt die Akzeptanz. Eine zusätzliche Netzentgeltbelastung für industrielle Großverbraucher, die nicht flexibel produzieren können, lehnen wir ab. (S. 19-20)</p>	<p>Hintergrund und Kommentar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Auch aus den Parteiprogrammen wird deutlich: Der Netzausbau ist eine zentrale Herausforderung der Energiewende. Lange Planungsverfahren, Probleme in den Lieferketten und ein Aufeinandertreffen verschiedener, sich zum Teil widersprechender Partikularinteressen führen dazu, dass der Netzausbau nicht in der erforderlichen Geschwindigkeit vorankommt. Die Konsequenzen sind für die Netznutzer deutlich spürbar. So fällt es Anlagenbetreiber zunehmend schwer, frühzeitig Netzanschlusskapazität an dem erwünschten Netzverknüpfungspunkt zu erhalten. Darüber hinaus besteht Handlungsbedarf bei der Integration von Wind- und Solaranlagen, um deren Potenzial voll auszuschöpfen und Kosten für Redispatch-Maßnahmen – einem wesentlichen Treiber der Netzentgelte – geringzuhalten. ▶ Auf europäischer Ebene ist in diesem Zusammenhang die überarbeitete Richtlinie (EU) 2023/2413 RED III in Kraft getreten, die unter anderem Maßnahmen für beschleunigte Genehmigungsverfahren im Bereich der erneuerbaren Energien vorsieht. Zur Umsetzung der Vorgaben dieser Richtlinie betreffend Offshore-Windenergie hat die Ampel-Koalition das Gesetz zur Umsetzung der EU-Erneuerbarem-Richtlinie im Bereich Windenergie auf See und Stromnetze auf den Weg gebracht.³³ Danach sollen Genehmigungsverfahren für Vorhaben auf bestimmten, im Flächenentwicklungsplan ausgewiesene Flächen
<p>SPD</p>	<p>Mit der Umstellung auf günstige Erneuerbare Energien ist ein massiver Ausbau der Stromnetze verbunden. Der kostet viel Geld, das als Netzentgelte auf den Strompreis aufgeschlagen wird. Das ist eine Herausforderung insbesondere für die im internationalen Wettbewerb stehende Wirtschaft und die Verbraucherinnen und Verbraucher. Wir werden die Entgelte für das Übertragungsnetz,</p>	

³³ <https://dip.bundestag.de/vorgang/gesetz-zur-umsetzung-der-eu-erneuerbaren-richtlinie-in-den-bereichen-windenergie-auf/310640>

	<p>das die Regionen in Deutschland verbindet und massiv ausgebaut wird, zunächst stabilisieren, dann schnellstmöglich auf 3 Cent pro Kilowattstunde deckeln und so den Netzausbau unterstützen. Das ist wegen der milliardenschweren Investitionen in dieses Netz erforderlich. Damit soll die derzeitige Belastung für Haushalte und Unternehmen im Durchschnitt halbiert und dauerhaft Planungssicherheit geschaffen werden – für industrielle Investitionen, aber auch für den Umstieg auf klimafreundliche Technologien wie das Elektroauto oder die Wärmepumpe. Darüber hinaus setzen wir uns dafür ein, dass ein größerer Kreis besonders stromintensiver Unternehmen von den bestehenden Regeln reduzierter Netzentgelte profitieren kann. Dazu gehört auch, die energieintensiven Großabnehmer ohne Flexibilisierungspotenzial wie bisher zu entlasten. (S. 45)</p>	<p>beschleunigt werden. So findet beispielsweise lediglich ein Plangenehmigungsverfahren anstelle des sonst üblichen Planfeststellungsverfahrens statt und der Prüfungsumfang im Rahmen des Verfahrens wird durch den grundsätzlichen Entfall bestimmter Prüfungsschritte (darunter die Umweltverträglichkeitsprüfung) reduziert. Darüber hinaus enthält der Gesetzesentwurf konkrete Vorgaben zur Prüfung und Bestätigung der Vollständigkeit eingereicherter Unterlagen für sämtliche unter das Windenergie-auf-See-Gesetz fallende Anlagen, was insgesamt zu einer Verfahrensbeschleunigung führen soll. Das Gesetz befindet sich allerdings noch im Gesetzgebungsverfahren und es ist unklar, ob es noch vor der Bundestagswahl verabschiedet wird.</p>
<p>B90/Grüne</p>	<p>Wir setzen uns für einen leistungsfähigen europäischen Strombinnenmarkt ein und bauen die Stromnetze zu unseren europäischen Nachbarn aus. Außerdem setzen wir auf die konsequente Digitalisierung des Energiesektors. Mit digitalen und flexiblen Stromnetzen und dynamischen Stromtarifen werden künftig die Bürger*innen in die Lage versetzt, in Zeiten von viel Wind und Sonne den Strom per Batterie oder Wärmepumpe systemdienlich zu speichern oder das E-Auto laden zu lassen. Damit kann jede und jeder Geld sparen und von den Vorteilen der erneuerbaren Stromwelt direkt profitieren. Zugleich sinken die Kosten im Gesamtsystem.</p> <p>Notwendig sind dazu auch neue Regeln, wie unser Strommarkt funktioniert.</p> <p>Die Verteilnetze richten wir technisch und regulatorisch auf die effiziente und effektive Integration der Erneuerbaren Energien in</p>	<p>▶ Unter der Ampel-Koalition ist zudem das Infrastrukturbeschleunigungsgesetz³⁴ zustande gekommen, das die effizientere Ausgestaltung von Verwaltungsverfahren sowie eine Flexibilisierung der verwaltungsgerichtlichen Entscheidungspraxis zum Ziel hat. Dieses Gesetz sieht insbesondere strukturelle Anpassungen in der Verwaltungsgerichtsordnung wie die Erweiterung der erstinstanzlichen Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts und des Bundesverwaltungsgerichtes auf Offshore-Windenergie und Wasserstoffimporte vor, um entsprechende Verfahren zu beschleunigen. Darüber hinaus regelt es zeitliche Straffungen bei Rechtsbehelfen gegen Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen nach dem Energiewirtschaftsgesetz vor.</p> <p>▶ Regelungen zur Beschleunigung des Netzausbaus durch eine Aufhebung bzw. Lockerung der Vorgabe von Erdleitungen sind von der Ampel-Koalition nicht</p>

³⁴ <https://www.recht.bund.de/bgbl/1/2023/71/VO.html>

	<p>regionale Wärme- und Mobilitätsmärkte aus. Wir sorgen dafür, dass die Netzentgelte im Rahmen bleiben und fair getragen werden. (S. 42)</p>	
<p>FDP</p>	<p>Außerdem wollen wir die Netzentgelte umfassend reformieren. Die Netzentgelte sind einer der großen Treiber der Stromkosten. Um die Netzkosten zu senken, wollen wir die Netze durch Digitalisierung und die Nachfrage durch dynamische Netzentgelte flexibilisieren. Dadurch werden Netzengpässe im Preis abgebildet, sodass sich die Nachfrage dorthin verlagert, wo Kapazitäten vorhanden sind, und Bedarf beim Netzausbau geringer wird. Wir wollen regulatorische Hürden für einen schnellen Netzausbau abbauen und dafür sorgen, dass nur die Netze gebaut werden, die tatsächlich gebraucht werden. Das spart Kosten und senkt insgesamt Preise. Gleichzeitig fordern wir eine bessere Synchronisierung des Netzausbaus mit dem Ausbau von Erneuerbaren Energien, Kraftwerke, Speichern und der Wasserstoffwirtschaft, um die Effizienz des Gesamtsystems zu steigern. (S. 18)</p>	<p>verabschiedet worden. Insoweit gelten nach wie vor die entsprechenden Regelungen im Bundesbedarfsplangesetz, wonach insbesondere die großen Höchstspannungs-Gleichstrom-Übertragungsleitungen – und damit im Wesentlichen die großen Stromtrassen, die in Norddeutschland produzierten Offshore-Strom in die Verbrauchszentren in Süddeutschland transportieren sollen – vorrangig als Erdkabel zu errichten sind.</p> <p>► Umstritten bleibt nach wie vor das Thema der Aufteilung der für Deutschland geltenden Strompreiszone. Die EU-Agentur für die Zusammenarbeit der Energieregulierungsbehörden (ACER) hat bereits 2022 eine Aufteilung der Strompreiszonen in Deutschland empfohlen.³⁵ Innerhalb der Bundesrepublik sprachen sich die nördlichen Bundesländer hierfür aus, während die südlichen Bundesländer sich strikt gegen eine Aufteilung der Strompreiszone positioniert haben.³⁶ Die Ampel-Regierung hat insoweit keine Maßnahmen getroffen und auch bei einem Wechsel der Bundesregierung scheint eine Aufteilung der Strompreiszone für Deutschland angesichts des erheblichen Widerstandes der südlichen Bundesländer unwahrscheinlich.</p>

³⁵ <https://www.agora-energiewende.de/aktuelles/strompreiszonen-fuer-deutschland-vorbild-skandinavien>

³⁶ <https://www.stmwi.bayern.de/presse/pressemeldungen/375-2024/>

Kapazitätsreserven und Kapazitätsmärkte

<p>CDU/CSU</p>	<p><i>Versorgung absichern.</i> Wir erhöhen die Versorgungssicherheit durch eine pragmatische Kraftwerkstrategie, die einen technologieoffenen Kapazitätsmarkt etabliert und damit wettbewerbsfähig für Absicherung der gesicherten Leistung sorgt.</p> <p><i>Strukturwandel, aber verlässlich.</i> Wir stehen zum Kohlekompromiss und zum vereinbarten Kohleausstieg. Auf dem Weg darf es kein weiteres endgültiges Abschalten von Kohlekraftwerken geben, solange als Ersatz keine neuen Gaskraftwerke und Kraft-Wärme-Kopplung-Anlagen gebaut sind. (S. 19)</p>	<p>Hintergrund und Kommentar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Kapazitätsreserve ist in das von der Bundesregierung verfolgte Energy-Only-Markt-Modell, wonach grundsätzlich nur die tatsächlich erzeugte Energie vergütet wird, integriert und soll die Versorgungssicherheit bei den sogenannten ‚Dunkelflauten‘ gewährleisten. Der rechtliche Rahmen basiert auf einer klaren Trennung vom regulären Strommarkt. Er stellt sicher, dass die Reserve nur im Notfall aktiviert wird, während Marktverzerrungen minimiert werden. ▶ Auf EU-Ebene hat sich während der laufenden Legislaturperiode das Regelwerk für Kapazitätsmärkte und -mechanismen fortentwickelt. Gemäß EU-Elektrizitätsbinnenmarktverordnung (2019/943) müssen Kapazitätsmechanismen kompatibel mit EU-Wettbewerbsregeln und Klimaschutzziele der Energieunion sein und dürfen nur eingerichtet werden, wenn ansonsten die Versorgungssicherheit gefährdet ist. Darüber hinaus formulieren die Klima- Umwelt- und Energiebeihilfeleitlinien (KUEBLL) verbindliche Anforderungen an Kapazitätsreserven sowie Kapazitätsmärkte. ▶ National ist die Kapazitätsreserve im Energiewirtschaftsgesetz (§ 13e und 13h EnWG) und der Kapazitätsreserveverordnung (KapResV) geregelt. Danach sind die Betreiber von Übertragungsnetzen verpflichtet, zusätzliche Reserveleistungen bereitzuhalten. Zudem sind Grundlagen für Ausschreibung und Betrieb geregelt.
<p>SPD</p>		
<p>B90/Grüne</p>	<p>Erneuerbare Energien liefern enorm günstig, aber nicht gleichmäßig Strom. Daher müssen wir Angebot und Nachfrage optimal und möglichst dezentral aufeinander abstimmen. Dies erreichen wir durch kosteneffizienten Netzausbau und bessere Netznutzung, dezentrale Preissignale ohne eine Aufteilung der Gebotszone, Speichern aller Arten, die effiziente Nutzung der enormen Flexibilitätspotenziale von Industrie, Gewerbe, Verkehr und privaten Verbraucher*innen und eine neue Generation von möglichst bald mit grünem Wasserstoff betriebenen Kraftwerken sowie die Ertüchtigung der künftig vorrangig mit Abfall- und Reststoffen betriebenen Biogaskraftwerke..</p> <p>Langfristige Sicherheit für Investitionen in Kraftwerke, zum Beispiel im Rahmen von Kapazitätsmärkten, müssen mit intelligenten kurzfristigen Anreizen zum effizienten Stromverbrauch einhergehen.</p>	

	<p>Damit ermöglichen wir einen zunehmend sich selbst tragenden Ausbau von Sonne, Wind und Speichern sowie sonstiger Infrastruktur und entlasten Strompreise und Bundeshaushalt. (S. 22/24)</p>	
<p>FDP</p>	<p>Gleichzeitig fordern wir eine bessere Synchronisierung des Netzausbaus mit dem Ausbau von Erneuerbaren Energien, Kraftwerke, Speichern und der Wasserstoffwirtschaft, um die Effizienz des Gesamtsystems zu steigern. (S. 16)</p> <p>Regulierungen und Vorgaben, die Effizienz und Modernisierung hemmen, müssen vollständig abgebaut werden. Die notwendigen Anreize für den Bau neuer Gaskraftwerke wollen wir durch einen Kapazitätsmarkt schaffen, den wir möglichst einfach, schlank und unbürokratisch gestalten. (S. 19)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Ziel der Ampel-Koalition, die Regelungen anzupassen und einen verlässlichen Investitionsrahmen für steuerbare Kapazitäten zu schaffen wurde bislang nicht umgesetzt. Weder die vereinbarte Kraftwerkstrategie noch das präferierte Modell für einen Kapazitätsmechanismus konnten verabschiedet werden. ▶ Der Ausbau von Batteriespeichern spielt im Rahmen der Diskussion um Reservekapazitäten ebenfalls eine entscheidende Rolle. Die Regierung betrachtet Batteriespeicher als essenziellen Bestandteil der Transformation des Energiesystems und fördert deren Ausbau und Integration durch verschiedene Maßnahmen. Ein zentrales Element ist die Stromspeicherstrategie des BMWK, die regulatorische Anpassungen und Anreize zur Unterstützung von Energiespeichern umfasst.³⁷ ▶ Bislang wurden in Deutschland Großspeicher mit einer Leistung von ca. 1,5 Gigawatt an das Netz angeschlossen³⁸, die derzeitigen Anschlussbegehren bei den Übertragungsnetzbetreibern summieren sich auf ca. 161 Gigawatt.³⁹ Darunter befinden sich einige Großprojekte. So ist etwa in Niedersachsen ein Batteriespeicher mit einer Kapazität von 275 MWh und einer Leistung von 137,5 MW genehmigt worden.⁴⁰ Viele der geplanten Projekte können jedoch wegen dem langsam fortschreitenden Bau von Netzanschlüssen entweder gar nicht oder nur mit langer Verzögerung realisiert werden.

³⁷<https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Energie/Energiespeicher/stromspeicher-strategie.html>

³⁸ <https://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/energie-wende-riesige-speicher-fuers-stromnetz-ein-batteriespeicher-erhaelt-gruene-licht-fur-neues-275-megawattstunden-batterie-grossspeicherprojekt-in-niedersachsen>

³⁹ <https://montelnews.com/de/news/8458570b-24b0-46c0-9fb4-e9c881de5660/umb-verzeichnen-161-gw-an-batterie-anschlussanfragen>

⁴⁰ <https://www.kyon-energy.de/pressemitteilung/kyon-energy-erhalt-grunes-licht-fur-neues-275-megawattstunden-batterie-grossspeicherprojekt-in-niedersachsen>

Wasserstoff

<p>CDU/CSU</p>	<p><i>Wasserstoff zum Erfolg führen.</i> Dazu schaffen wir Planungssicherheit und die notwendige Infrastruktur. Klar ist: Alle Wirtschaftsregionen müssen vom Wasserstoffkernnetz erreicht werden, es darf keine Benachteiligung einzelner Regionen geben. Wir brauchen auch eine große Portion Pragmatismus bei heimischer Erzeugung und internationalen Wasserstoffpartnerschaften. Der Wasserstoffhochlauf wird nur im europäischen Kontext erfolgreich sein. (S. 21)</p>	<p>Hintergrund und Kommentar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Ausweislich der Parteiprogramme herrscht weitgehende Einigkeit, dass Wasserstoff einen wesentlichen Baustein für eine erfolgreiche Energiewende darstellt. ▶ Die Bundesregierung hat im Sommer 2023 die Fortschreibung der Nationalen Wasserstoffstrategie beschlossen, die Maßnahmen zur Beschleunigung des Ausbaus der Infrastruktur vorsieht und die gesamte Wertschöpfungskette von der Erzeugung von grünem Wasserstoff über Transport- und Speicherinfrastruktur bis zur Nutzung in der Industrie berücksichtigt. ▶ Das EnWG enthält detaillierte Vorgaben zu Ausbau und Finanzierung Aufbau des Wasserstoff-Kernnetzes: Investitionen sollen durch staatliche Garantien abgesichert werden. Gleichzeitig sorgt ein intertemporaler Kostenallokationsmechanismus dafür, dass Netzentgelte in der Anfangsphase gedeckelt werden. Die Bundesnetzagentur hat im Oktober 2024 das Wasserstoff-Kernnetz mit einer gesamten Leitungslänge von 9.040km genehmigt, wovon 60 Prozent auf die Umstellung von bestehenden Gas- auf Wasserstoffleitungen entfallen.⁴¹ Zudem ist geplant, den Ausbau des europaweiten Netzes durch ‚IPCEI‘ (Important Projects of Common European Interest) auch auf nationaler Ebene finanziell zu fördern.⁴² ▶ Eine zentrale Herausforderung sind die aktuell hohen Produktionskosten: Der Preis für grünen Wasserstoff
<p>SPD</p>	<p>Aber auch der Wasserstoff wird für unsere Industrie eine ganz wesentliche Rolle spielen, gerade bei den energieintensiven Industrien. Damit Wasserstoff in Deutschland wirklich Fuß fassen kann, schaffen wir Leitmärkte für grünen Stahl made in Germany – das heißt, feste Anteile von grünem Stahl, zum Beispiel bei der Bahn oder in Umspannplattformen. Wir brauchen außerdem ein klug ausgestaltetes Wasserstoffnetz. Gleichzeitig müssen ausreichende Speicherkapazitäten, etwa im Rahmen einer nationalen Wasserstoffreserve, aufgebaut werden. (S. 8)</p>	
<p>B90/Grüne</p>	<p>Wir werden das Wasserstoffkernnetz zügig und bedarfsorientiert aufbauen, die Erzeugung von grünem Wasserstoff in Deutschland fördern und neue Importquellen sichern. (S. 17)</p>	
<p>FDP</p>	<p>Für eine technologieneutrale, nachhaltige Mobilitätspolitik wollen wir eine Gleichstellung von Elektromobilität, klimaneutralen Kraftstoffen und Wasserstoff bei Regulatorik, Besteuerung und Förderung. (S. 43)</p>	

⁴¹ <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/Wasserstoff/Kernnetz/start.html>

⁴² <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2024/07/20240715-ipcei-wasserstoff-projekte.html>

		<p>hemmt die Nachfrage, ohne Nachfrage bestehen nicht ausreichend Anreize zur Investition in Produktionskapazitäten. Um dieses Problem zu durchbrechen, hat die Europäische Kommission im Rahmen der European Hydrogen Bank eine Auktionsplattform zur Förderung europäischer Produktionskapazitäten geschaffen. Im Jahr 2024 hat sie so sieben Wasserstoff-Großprojekten in der EU feste Zuschüsse für produzierte Wasserstoffmengen über einen Zeitraum von zehn Jahren in Portugal, Spanien, Finnland und Norwegen zugesagt. Die Auktionsplattform steht auch den Mitgliedstaaten offen. Diese können über die Plattform Fördermittel für nationale Projekte vergeben.⁴³</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Bereits zuvor hat die Ampel-Koalition mit dem H2Global-Mechanismus ein Instrument geschaffen, um durch Fördergelder und Abnahmegarantien Produktionskapazitäten für die Herstellung von grünen Wasserstoffderivaten zu etablieren und für den deutschen (bzw. europäischen) Markt zu sichern. Bisher wurden zwei Ausschreibungen für Wasserstoffderivate erfolgreich abgeschlossen, weitere Ausschreibungen wurden angekündigt,⁴⁴ und Kooperationen u.a. mit Kanada und Australien abgeschlossen. Allerdings wurden seitdem keine weiteren konkreten Maßnahmen ergriffen, was möglicherweise auf das Urteil des Bundesverfassungsgerichtes zum Klima- und Transformationsfonds zurückzuführen ist.
--	--	---

⁴³ https://germany.representation.ec.europa.eu/news/erste-auktion-der-europaischen-wasserstoffbank-sieben-projekte-erhalten-720-millionen-euro-2024-04-30_de

⁴⁴ <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2024/07/20240711-h2global.html>

Wärme und Fernwärme

<p>CDU/CSU</p>	<p><i>Heizungsgesetz der Ampel zurücknehmen.</i> Die Menschen brauchen Entscheidungsfreiheit. Sie wissen am besten, welche Heizungsart zu ihrem Wohneigentum und zu ihrem Geldbeutel passt. Es geht uns darum, technologieoffen emissionsarme Wärmelösungen zu fördern und zu nutzen. Dazu gehört für uns auch das Heizen mit dem nachwachsenden Rohstoff Holz. Das Heizungsgesetz der Ampel schaffen wir ab.</p> <p><i>Verlässliche Dekarbonisierung im Gebäudebereich.</i> Dabei setzen wir auf CO2-Bepreisung mit sozialem Ausgleich, verlässliche Förderung und technologieoffene Lösungen. So berücksichtigen wir unterschiedliche Gegebenheiten im Bestand. (S. 20)</p>	<p>Hintergrund und Kommentar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Das von der Ampelkoalition 2023 verabschiedete, leidenschaftlich diskutierte ‚Heizungsgesetz‘ novelliert das Gebäudeenergiegesetz (<i>GEG</i>). Danach soll jede neu eingebaute Heizung mit 65% aus erneuerbaren Energien oder Abwärme betrieben werden. Die Regelungen betreffen zunächst nur Neubauten in Neubaugebieten. Für andere Gebäude gelten die Vorgaben spätestens Mitte 2028, wenn die Fristen zur Erstellung der kommunalen Wärmeplanung ablaufen. Das GEG sieht als zulässige Heizungsarten etwa den Anschluss an ein Wärmenetz, eine Wärmepumpe, Heizen mit Solarthermie, Biomasse oder grünem oder blauem Wasserstoff vor.⁴⁵ ▶ Das mit dem GEG eng verknüpfte, ebenfalls 2023 verabschiedete Wärmeplanungsgesetz hat den Ausbau der Wärmenetz durch eine entsprechende kommunale Planung sowie die Steigerung des Anteils an erneuerbaren Energien und unvermeidbarer Abwärme in den Wärmenetzen zum Ziel.⁴⁶ ▶ Die Möglichkeit der Kommunen, einen Anschluss- und Benutzungszwang an ein Fernwärmenetz festzulegen ergibt sich aus bundes- und landesrechtlichen Vorschriften. Begrenzt wird dieses Recht insbesondere durch die Verhältnismäßigkeit. So muss eine entsprechende Satzung etwa Ausnahmen für den Fall vorsehen, dass auf dem Grundstück mit einer den Vorgaben des GEG genügenden Anlage geheizt wird.⁴⁷
<p>SPD</p>	<p>Vor allem in städtischen Räumen wird Fernwärme sehr wichtig werden und Millionen von Menschen ihr Zuhause wärmen. Damit sie bezahlbar bleibt, wollen wir eine bundesweite Preisaufsicht für Fernwärme einsetzen. (S. 29)</p>	
<p>B90/Grüne</p>	<p>Den Aus- und Umbau von Wärmenetzen hin zu erneuerbarer Wärme wollen wir mit der Verlängerung und Stärkung der Förderung für effiziente Wärmenetze (BEW) absichern, Genehmigungsprozesse optimieren und durch eine Senkung der Stromkosten auch die Bereitstellung von klimafreundlicher Wärme bei den Energieerzeugern vor Ort stärken.</p> <p>Ein gleichzeitig starker Verbraucherschutz ist dafür Voraussetzung. Durch die kurzfristige Einführung einer Preisaufsicht und langfristig einer Preisregulierung wollen wir den Verbraucherschutz bei der</p>	

⁴⁵ Gesetz zur Einsparung von Energie und zur Nutzung erneuerbarer Energien zur Wärme- und Kälteerzeugung in Gebäuden vom 8. August 2020, zuletzt geändert durch Art. 1 G v. 16. September 2023

⁴⁶ Gesetz für die Wärmeplanung und zur Dekarbonisierung der Wärmenetze vom 20. Dezember 2023

⁴⁷ Etwa § 11 Abs. 3 der Gemeindeordnung Baden-Württemberg

	<p>Fernwärme, die vor allem von Mietshaushalten bezogen wird, weiter stärken. Außerdem werden wir privates Kapital für den Ausbau der Wärmenetze aktivieren und die Finanzierungskosten durch öffentliche Bürgschaften senken. Um die Wärmewende in Bürgerhand voranzubringen, wollen wir die Gründung von Wärmenetzgenossenschaften fördern, in denen Bürger*innen die Wärmeversorgung gemeinschaftlich finanzieren und gestalten. In der Nutzung von Wasserstoff für die Wärmeversorgung sehen wir keine Perspektive. Zudem unterstützen wir Prozesse zur Erleichterung des Drittanbieterzugangs in der Fernwärme, um Investitionen zu erleichtern und die Dekarbonisierung voranzutreiben. Die Wärmewende kann sich auf eine Vielzahl von Technologien stützen. (S. 44/45)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Rechtsbeziehungen zwischen kommunalen Versorgern und Kunden werden im Wesentlichen durch die allgemeinen Bedingungen der AVBFernwärmeverordnung bestimmt. Eine Novelle der Verordnung sollte von der Ampel-Koalition verabschiedet werden, eine Einigung kam jedoch nicht zustande. Konflikte bestehen insbesondere zwischen Interessen des Verbraucherschutzes und das vor dem Hintergrund des anstehenden Ausbaus und der Transformation bestehende Bedürfnis der Versorger nach gesicherter Abnahme und Finanzierung der Kosten.⁴⁸ ▶ Ein Einstieg privater Investoren in den Ausbau der Fernwärme ist insbesondere im Bereich der Geothermie bereits zu beobachten. Dieser wird durch unterschiedliche Förderprogramme unterstützt.
<p>FDP</p>	<p>Das Heizungsgesetz mit seinen überzogenen Vorgaben muss vollständig auslaufen. Um die sozialen Kosten des Klimaschutzes abzufedern, wollen wir Freie Demokraten eine Klimadividende einführen und die Energiebesteuerung drastisch absenken. Einen Zwang zum Anschluss an Fernwärmenetze lehnen wir ab. Heizen mit Holz bleibt mit uns weiter möglich, Auflagen für Kamine und Öfen wollen wir reduzieren. (S. 46)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auch die Bundesregierung hat bereits Maßnahmen verabschiedet, um den Ausbau von Geothermie zu unterstützen. So wurde im September 2024 vom Kabinett ein Entwurf für das so genannte „Geothermie-Beschleunigungsgesetz“ erlassen.⁴⁹ Die Branche fordert indes die Schaffung zusätzlicher Grundlagen, um Investitionen in Geothermie zu erleichtern und das Potential der Technologie für die Wärmewende auszuschöpfen.⁵⁰

⁴⁸ <https://www.zfk.de/politik/deutschland/habeck-fernwaermeverordnung-aus>

⁴⁹ <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Service/Gesetzesvorhaben/20240628-entwurf-beschleunigung-genehmigungsverfahren-geowg.html>

⁵⁰ <https://background.tagesspiegel.de/energie-und-klima/briefing/wir-brauchen-einen-bundesweiten-geothermie-gipfel>

CO2-Nutzung und Speicherung

<p>CDU/CSU</p>	<p><i>CO2-Kreislaufwirtschaft etablieren.</i> Wir setzen auf eine umfassende CO2-Kreislaufwirtschaft mit natürlicher und technischer CO2-Nutzung und Speicherung. Wir schaffen die notwendigen Rahmenbedingungen, um Carbon Capture and Utilization (CCU), Carbon Capture and Storage (CCS) und Direct Air Capture (DACCS) sowie die erforderliche Transportinfrastruktur zu ermöglichen. (S. 22)</p>	<p>Hintergrund und Kommentar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Auch die Grünen sind mittlerweile zu der Überzeugung gelangt, dass Carbon Capture and Storage (CCS) und Carbon Capture and Utilization (CCU) zusätzlich zu den bereits ergriffenen und geplanten Maßnahmen auf dem Weg zur CO2-Neutralität als Technologien zugelassen werden sollten. Damit besteht zwischen den Parteien wohl Einigkeit, dass die bestehende Rechtslage anzupassen ist. ▶ Bislang gibt es lediglich eine theoretische Möglichkeit in Deutschland CO2 abzuscheiden und zu Speicherezwecken ins Ausland zu transportieren. Nach dem Kohlendioxid-Speicherungsgesetz ist der Bau von CO2-Speichern nur zu Testzwecken erlaubt; aufgrund einer abgelaufenen Frist aber ohnehin nicht genehmigungsfähig.⁵¹ ▶ Eine Speicherung von CO2 im Ausland unter dem Meeresgrund verbietet das sogenannte London-Protokoll.⁵² ▶ Damit ist der Export gegenwärtig von CO2 nur zu ausländischen Onshore Speichern möglich, die zum Beispiel in Dänemark geplant werden. Eine Leitungsinfrastruktur für den Transport größerer Mengen CO2 existiert in Deutschland bislang nicht.⁵³ ▶ Die Bundesregierung hat im August 2024 die Carbon-Management-Strategie beschlossen, nach der CCS und CCU als Technologien zum Transport und der Speicherung von CO2
<p>SPD</p>	<p>Ziele unserer Klimaschutzpolitik sind die Vermeidung von Treibhausgasemissionen durch den beschleunigten Ausbau Erneuerbarer Energien, effizientes Energiemanagement, Dekarbonisierung der Industrie und eine umfassendere Kreislaufwirtschaft. Wir folgen deshalb dem Grundsatz „CO2-Vermeidung vor CO2-Abscheidung“. (S. 46)</p>	
<p>B90/Grüne</p>	<p>Die vollständige Klimaneutralität der Industrie wird aufgrund von schwer zu vermeidenden Emissionen bei bestimmten Produktionsprozessen nur mit der Abscheidung, Speicherung und Nutzung von CO₂ (CCS/CCU) möglich sein. Deshalb ermöglichen wir dafür die Anwendung dieser Technologien. Voraussetzung dafür ist, dass das abgeschiedene CO2 in einer sicheren und stabilen Form gespeichert oder im Rahmen geschlossener Kohlenstoffkreisläufe genutzt wird. Wo technisch nicht vermeidbare Emissionen entstehen, kann dies unterstützt werden. Grundsätzlich gilt für die Finanzierung das Verursacherprinzip. Wir wollen einen europaweit einheitlichen Regelungsrahmen,</p>	

⁵¹ Gesetz zur Demonstration der dauerhaften Speicherung von Kohlendioxid vom 17. August 2012, zuletzt geändert durch Art. 22 G v. 10. August 2021

⁵² Protokoll vom 7. November 1996 zum Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen von 1972

⁵³ https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/F/faq-ccs-ccu.pdf?__blob=publicationFile&v=40

	<p>einschließlich eines verbindlichen Haftungsrechts entwickeln. Dazu schaffen wir eine integrierte europäische Infrastruktur, inklusive gemeinsamer europäischer CO2-Speicher. Wir berücksichtigen dabei bestehende Nutzungen gerade auch auf dem Meer, verbindliche ökologische Kriterien sowie den Ausschluss von Schutzgebieten und deren unmittelbarer Umgebung. Wir erforschen und entwickeln auch negative Emissionen – also natürliche und technische Prozesse, die der Atmosphäre CO₂ entziehen – und setzen klare Ziele für das Erreichen von Negativemissionen, ohne diese gegen die Reduktionsziele des Emissionshandels anzurechnen. (S. 25)</p>	<p>zukünftig genutzt werden können. Die bisher vorhandenen Hürden zum Transport und zur Speicherung von CO₂ sollen beseitigt werden. Die Speicherung ist danach auf hoher See außerhalb von Meeresschutzgebieten bei nachgewiesener Standorteignung geplant.⁵⁴</p> <p>▶ Im September ist die Novelle des Kohlendioxid-Speicherungsgesetzes in erster Lesung im Bundestag behandelt worden und könnte noch vor der Wahl – mit den Stimmen der CDU – verabschiedet werden.⁵⁵</p>
<p>FDP</p>	<p>Wir Freie Demokraten setzen auf Technologieoffenheit beim Klimaschutz. Denn wenn Politiker und Beamte vorschreiben, welche Technologien eingesetzt und welche verboten werden, wird die Innovationskraft der Unternehmen gebremst und Klimaschutz nur unnötig teuer. Deshalb setzen wir uns für eine umgehende Aufhebung des faktischen Verbrenner-Verbots ab dem Jahr 2035 ein und wollen die Abscheidung und Speicherung von CO₂ (CCS) diskriminierungsfrei als Klimaschutz Option ermöglichen. (S. 41)</p>	

⁵⁴ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/carbon-management-strategie-2289146>

⁵⁵ <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/kanzlerkandidat-merz-zweifelt-an-gruenem-stahl-110231002.html>