

Verkehrs- und Energieinfrastruktur im Fokus

Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CDU und SPD und die Hintergründe

„C. Alternativen

Keine. Der Finanzierungsbedarf für die Ertüchtigung der Bundeswehr und im Infrastrukturbereich kann ohne die Änderungen nicht rechtzeitig gedeckt werden.“

BT-Drucks. 20/15096 vom 10. März 2025, Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 109, 115 und 143h), S. 4

In unserem Client Briefing vom 29. Januar hatten wir die Programmpositionen von CDU/CSU, SPD, Grüne und FDP zu Verkehrs- und Energieinfrastruktur für den Bundestagswahlkampf 2025 zusammengefasst. Noch vor Zusammentritt des neuen Bundestages haben drei der vier genannten Fraktionen mit der Verabschiedung der Grundgesetzänderungen zur Schuldenbremse die fiskalpolitischen Gestaltungsräume der neuen Bundesregierung für zusätzliche Infrastrukturinvestitionen um EUR 500 Milliarden erweitert.

Dies dürfte die Verhandlungen zwischen CDU/CSU und SPD über den Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode, den wir im vorliegenden Client Briefing vorstellen, wesentlich erleichtert haben. Festlegungen im Zielkonflikt zwischen Infrastruktur-, Verteidigungs- oder Sozialausgaben sind den neuen Regierungsparteien praktisch erspart geblieben. Gleichzeitig hat sich die Diskussion um Sanierung und Ausbau der Infrastruktur von der verfassungsrechtlichen Machbarkeit auf die einfachgesetzlichen Herausforderungen für die Umsetzung verschoben.

Ungeachtet der günstigen Rahmenbedingungen und der weitgehenden Übereinstimmung hinsichtlich der infrastrukturpolitischen Ziele finden sich im Koalitionsvertrag zahlreiche Formelkompromisse – paradigmatisch etwa dem Bekenntnis zu ‚öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) in beschränktem Umfang‘. Umso wichtiger erscheint es uns, die Zielvorgaben des Koalitionsvertrages wieder in den Kontext der bisherigen Rechtsentwicklung und der wirtschaftspolitischen Problemlage zu stellen. Die Gliederung aus unserem Client Briefing zu den Programmpositionen haben wir beibehalten. Der vollständige Koalitionsvertrag ist unter <https://www.koalitionsvertrag2025.de/> abrufbar.

| Übergreifende Themen | Seite |
|---------------------------------------|--------------|
| ▶ Finanzierung | 3 |
| ▶ Vergaberecht | 6 |
| ▶ Planungs- und Genehmigungsverfahren | 8 |
| ▶ Schutz kritischer Infrastrukturen | 11 |
| Sektorspezifische Ziele | |
| ▶ Straße, Schiene, Häfen | 12 |
| ▶ Elektromobilität | 14 |
| ▶ Netzausbau | 16 |
| ▶ Kapazitätsreserven und -märkte | 18 |
| ▶ Wasserstoff | 20 |
| ▶ Wärme und Fernwärme | 22 |
| ▶ CO2-Nutzung und Speicherung | 24 |

Finanzierung

Eine funktionierende Infrastruktur ist die Basis für Wohlstand, gesellschaftlichen Zusammenhalt und die Zukunftsfähigkeit unseres Landes.

Deutschland braucht deshalb einen Booster bei der Infrastruktur. Das betrifft Krankenhäuser und Schulen ebenso wie Brücken und Schienen. Mit dem Sondervermögen Infrastruktur werden wir unser Land in den kommenden Jahren systematisch modernisieren.

Die Schaffung eines 500 Milliarden Euro starken Sondervermögens für Infrastruktur und Klimaneutralität soll eine entscheidende Weichenstellung für eine langfristige, positive wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung Deutschlands sein. Sanieren, Bauen, Zukunft gestalten, das ist das Gebot der Stunde. Unser Ziel ist es, durch eine moderne intakte Infrastruktur eine deutliche Steigerung von Wachstum und Wertschöpfung in Deutschland zu erreichen. Aktuelle Zahlen zeigen: Investitionen in Infrastruktur können die Wertschöpfung im Verhältnis eins zu drei steigern.

...

Mit dem Errichtungsgesetz zum Sondervermögen werden wir klare Ziele und Investitionsfelder definieren, eine Erfolgskontrolle verknüpfen und wo möglich privates Kapital hebeln. Wir werden die Mittel im jährlichen Wirtschaftsplan sorgsam und umsichtig veranschlagen. Dabei ist für Länder und Kommunen, die einen Großteil der Investitionstätigkeit in Deutschland stemmen, ein Anteil von 100 Milliarden Euro vorgesehen. Weitere 100 Milliarden Euro werden schrittweise dem Klima- und Transformationsfonds zugeführt. Aus dem Bundesanteil des Sondervermögens werden in den Jahren 2025 bis 2029 Maßnahmen in Höhe von insgesamt rund 150 Milliarden Euro finanziert.

Hintergrund und Kommentar

- ▶ Verfassungsrechtliche Grundlage für das neue Sondervermögen ist der noch vom alten Bundestag verabschiedete Art. 143h GG, mit dem Ausgaben für **zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur und den Klimaschutz**, die über eine angemessene Investitionsquote hinausgehen, über einen Zeitraum von zwölf Jahre von den Beschränkungen der Art. 109 und 115 GG ausgenommen sind.
- ▶ Ausweislich der Begründung für das Kriterium der Zusätzlichkeit¹ ist dieses erfüllt, wenn ‚der im jeweiligen Haushaltsplan insgesamt veranschlagte Anteil an Investitionen 10 von Hundert der Ausgaben im Bundeshaushalt ohne Sondervermögen und finanzielle Transaktionen übersteigt‘. Als finanzielle Transaktion gilt die Verwendung von Haushaltsmitteln, wenn hierdurch ein werthaltiger Anspruch auf zukünftige Geldzahlungen erworben wird, insbesondere in Form Darlehensrückzahlungen oder Dividenden.
- ▶ Neben der Zuordnung von 100 Milliarden Euro aus dem Sondervermögen hat der alte Bundestag den fiskalischen **Spielraum der Länder und Kommunen für Investitionen** auch durch die Erweiterung der Regelung zur zulässigen jährlichen Neuverschuldung um 0,35% des Bruttoinlandsprodukts auf die Länder in Art. 109 Abs. 3 Satz 5 GG erweitert.
- ▶ Ob die Absichtserklärung, mit dem Errichtungsgesetz zum Sondervermögen ‚wo möglich privates Kapital [zu] hebeln‘ eine stärkere Öffnung zugunsten öffentlich-privater Partnerschaften verstanden

¹ https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2025/kw11-pa-haushalt-sonntag-1056790?utm_source=chatgpt.com

| | |
|---|---|
| <p>Um die dringend benötigten Investitionen mit den Mitteln des zeitlich befristeten Sondervermögens Infrastruktur Bund/Länder/Kommunen schnell zu tätigen, werden wir die Möglichkeiten zur Beschleunigung von Planung und Genehmigung, Beschaffung und Vergabe der Infrastrukturprojekte aus dem Sondervermögen ausschöpfen. (S. 52 f., Z. 1649-1679)</p> | <p>werden kann, lässt sich noch nicht absehen, zumal die SPD diese wohl weiterhin kritisch sieht.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Zwischen den neuen Koalitionspartnern besteht offensichtlich Konsens, dass die Bewältigung des Investitionsstaus in der Infrastruktur neben der Bereitstellung weiterer öffentlicher Mittel die Beschleunigung von Planungs-, Genehmigungs- und Vergabeverfahren voraussetzt. |
| <p>Wir werden eine Expertenkommission unter Beteiligung des Deutschen Bundestages und der Länder einsetzen, die einen Vorschlag für eine Modernisierung der Schuldenbremse entwickelt, die dauerhaft zusätzliche Investitionen in die Stärkung unseres Landes ermöglicht. Auf dieser Grundlage wollen wir die Gesetzgebung bis Ende 2025 abschließen. (S. 50 f.; Zeile 1612-1616)</p> | <p>Hintergrund und Kommentar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Von den derzeit diskutierten Reformvorschlägen würde die in Anlehnung an die bis 2010 geltende Fassung des Art. 115 GG unter dem Stichwort ‚Goldene Regel plus‘ vom Wissenschaftlichen Beirat des BMWK befürwortete Privilegierung staatlicher Investitionen der Zielvorgabe für die Modernisierung der Schuldenbremse am besten entsprechen. ▶ Um dem Wertverzehr angemessen in Rechnung zu stellen, müsste dies in der Umsetzung mit der Vorgabe realistische Abschreibungsregeln für öffentliche Investitionen einhergehen. Im Ergebnis liefe dies auf eine (teilweise) Umstellung der kameralistischen auf eine sogenannte ‚doppische‘ Haushaltsführung nach kaufmännischen Grundsätzen hinaus. Vorbilder hierfür gibt es in Deutschland auf kommunaler und Landesebene (Hessen, Hamburg, Bremen, Rheinland-Pfalz und Niedersachsen) und international in Neuseeland, Österreich, der Schweiz, Schweden und den Niederlanden. Die EU fördert die Einführung der Doppik in Form der European Public Sector Accounting Standards. ▶ Den Rahmen für zusätzliche Verschuldung bilden die im Protokoll Nr. 12 AEUV festgelegten Referenzwerte, d.h. eine Neuverschuldung von 3% und ein öffentlicher Schuldenstand von 60% des Bruttoinlandsprodukts. Allerdings sind staatliche Investitionen bei der Anwendung dieser Kriterien (auch) europarechtlich insoweit privilegiert, als die Kommission in ihrem Bericht nach Art. 126 Abs. 3 AEUV |

| | |
|---|---|
| | <p>berücksichtigt, ob das öffentliche Defizit die öffentlichen Ausgaben für Investitionen übertrifft.</p> |
| <p>... 100 Milliarden Euro [aus dem Sondervermögen Infrastruktur] werden schrittweise dem Klima- und Transformationsfonds zugeführt.</p> <p>Wir konzentrieren den Klima- und Transformationsfonds auf die zentralen Herausforderungen auf dem Weg zur Klimaneutralität. Wir werden die Effizienz der Mittelvergabe steigern und stärker an den Kriterien der CO2-Vermeidung und des sozialen Ausgleichs ausrichten. Wir werden die bestehenden sehr hohen pauschalen Kürzungsvorgaben auflösen und Kleinstprogramme mit perspektivisch weniger als 50 Millionen Euro Fördervolumen auslaufen lassen. Die Einnahmen aus der CO2-Bepreisung geben wir an Verbraucherinnen und Verbraucher und die Wirtschaft zurück: durch eine spürbare Entlastung beim Strompreis und durch die Förderung von Investitionen in die Klimaneutralität. Wir führen dem KTF aus dem Sondervermögen jedes Jahr Mittel in Höhe von rund zehn Milliarden Euro zu. Alle Einnahmen stehen grundsätzlich dem Gesamthaushalt zur Verfügung. (S. 53; Zeile 1696-1707)</p> | <p>Hintergrund und Kommentar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die anteilige Widmung des Sondervermögens Infrastruktur zugunsten des Klima- und Transformationsfonds ist in Art. 143h GG vorgezeichnet. ▶ Die Verwendungszwecke des Klima- und Transformationsfonds umfassen ein weites Maßnahmenspektrum, wobei Förderung von Infrastrukturinvestitionen nur ein Teilssegment bildet. ▶ Im Bereich der Verkehrs- und Energieinfrastruktur werden oder wurden bisher insbesondere folgende Bereiche gefördert: <ul style="list-style-type: none"> ▷ Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur im Rahmen der nationalen Wasserstoffstrategie ▷ Tank- und Ladeinfrastruktur ▷ Transformation Wärmenetze ▷ Sanierung Schienennetz ▷ Erneuerbare Energien, Strom und Netze, Digitalisierung und Energieinfrastruktur |
| <p>Zur Vergabe von Eigen- und Fremdkapital bei Investitionen wollen wir im Zusammenspiel von öffentlichen Garantien und privatem Kapital einen Investitionsfonds für die Energieinfrastruktur auflegen. (S. 31; Zeile 1011-1013)</p> | <p>Hintergrund und Kommentar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Staatliche Garantien sind im Bundeshaushalt nicht als Ausgaben zu verbuchen, sondern werden im Anhang ‚Übersicht über die Gewährleistungen des Bundes‘ ausgewiesen. Für mögliche Inanspruchnahmen bildet der Bund eine Rücklage in Form der die sogenannten Gewährleistungsreserve, die aus dem allgemeinen Haushalt finanziert wird. Im Falle der Inanspruchnahme wird die Garantie unter Auflösung der Rücklage in voller Höhe haushaltswirksam. |

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Ob die öffentlichen Garantien für den Investitionsfonds für die Energieinfrastruktur über die allgemeine Gewährleistungsreserve, das Sondervermögen Infrastruktur oder den Klima- und Transformationsfonds unterlegt werden, lässt sich dem Koalitionsvertrag nicht entnehmen. |
| <p>Mit dem Einsatz für eine Solvency II-Novelle und ihrer praxisnahen Umsetzung aktivieren wir viele Milliarden Euro, indem die Eigenkapitalanforderungen unter anderem für Infrastrukturprojekte und Wagniskapital gesenkt werden. Wo möglich, schaffen wir additive nationale Kapitalpuffer ab. (S. 4 f.; Zeile 110-127)</p> | <p>Hintergrund und Kommentar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Für Versicherungsunternehmer außerhalb des Anwendungsbereichs der Solvency II Verordnung hatte bereits die alte Bundesregierung durch Einfügung einer 5% Quote in § 3 Abs. 7 der Anlageverordnung Investitionen in Infrastrukturanlagen und Infrastrukturunternehmen erleichtert. ▶ Die Vorgaben im neuen Koalitionsvertrag sollen Infrastrukturunternehmen zukünftig auch für Versicherungsunternehmen attraktiver machen, die der Solvency II Verordnung unterliegen. Ansatzpunkt ist die bestehende Privilegierung nach Artt. 180 und 164a der Delegierten Verordnung (EU) 2015/35 zur erleichterten Risikogewichtung für qualifizierten Investitionen in Infrastrukturunternehmen, die bisher noch nicht die gewünschte Anreizwirkung entfaltet haben. ▶ Soweit dies auf restriktive Umsetzung durch die BaFin zurückzuführen ist, könnte die neue Bundesregierung eine Verbesserung durch entsprechende Verwaltungsanweisungen herbeiführen, für die angestrebte Solvency II-Novelle müsste ein europäisches Gesetzgebungsverfahren neu initiiert werden. ▶ Konzeptionell läuft die vorgeschlagene Regelung auf eine stärkere Umlenkung institutionell verwalteten privaten Kapitals von (traditionell privilegierten) Staatsanleihen auf privat finanzierte Infrastrukturvorhaben hinaus. |

Vergaberecht

Wir werden uns dafür einsetzen, das Vergaberecht auf nationaler und europäischer Ebene für Lieferungen und Leistungen aller Art für Bund, Länder und Kommunen zu vereinfachen, zu beschleunigen und zu digitalisieren. Für uns gilt der Grundsatz der mittelstandsfreundlichen Vergabe. Wir werden das Vergaberecht auf sein Ziel einer wirtschaftlichen, diskriminierungs- und korruptionsfreien Beschaffung zurückführen. Wir schaffen sektorale Befreiungsmöglichkeiten vom Vergaberecht insbesondere in Fragen der nationalen Sicherheit und für Leitmärkte für emissionsarme Produkte in der Grundstoffindustrie mit einem Pionierfeld für die Deutsche Bahn. Wir streben für die Schwellenwerte für öffentliche Ausschreibungen im nationalen Recht eine Vereinheitlichung an und wollen sie insbesondere für Direktvergaben und freihändige Vergaben heraufsetzen. (S. 64, Zeile 2058-2067)

Auf Bundesebene werden wir die Wertgrenze bei Direktaufträgen für Liefer- und Dienstleistungen auf 50.000 Euro und für Start-ups mit innovativen Leistungen in den ersten vier Jahren nach ihrer Gründung auf 100.000 Euro erhöhen. Auch auf europäischer Ebene setzen wir uns für eine maßvolle Erhöhung der Schwellenwerte und für eine getrennte Betrachtung der Planungsleistungen ein. (S. 64, Zeile 2069-2072)

Hintergrund und Kommentar

- ▶ Das Vergaberecht ist maßgeblich durch **europäisches Richtlinienrecht** geprägt. Soweit die Maßnahmen des Koalitionsvertrags Vergaben im Anwendungsbereich des EU-Rechts betreffen, müssten sie **teilweise auf europäischer Ebene angestoßen und durchgesetzt** werden. Dies betrifft insbesondere die oft als umständlich wahrgenommenen Verfahren einschließlich der hierfür vorgesehenen Fristen sowie die sektoralen Befreiungsmöglichkeiten.
- ▶ Im Bereich der nationalen Sicherheit definiert § 104 Abs. 1 GWB **verteidigungs- und sicherheitsspezifische öffentliche Aufträge**, für die ein vergaberechtliches Sonderregime greift. Dieses räumt der Geheimhaltung einen hohen Stellenwert ein und bietet Flexibilität bei der Auswahl der Verfahren. Darüber hinaus sieht § 145 GWB besondere Ausnahmen für Beschaffungen vor, für die das GWB-Vergaberecht gar keine Anwendung findet. Eine darüber hinausgehende Ausweitung der Befreiungsmöglichkeiten dürfte zunächst Änderungen auf europäischer Ebene erfordern.
- ▶ Für die **Schwellenwerte** öffentlicher Ausschreibungen im Unterschwellenbereich sind Bund und Länder jeweils für die eigenen Beschaffungsvorgänge zuständig. Eine Vereinheitlichung der Schwellenwerte für Direktvergabe und freihändige Vergaben wird nur im Einvernehmen mit den Ländern möglich sein.
- ▶ Von Teilen der Baubranche geforderte Vorgaben zur **nachhaltigen Beschaffung** werden im Koalitionsvertrag nicht adressiert.

Planungs- und Genehmigungsverfahren

Wir wollen ein einheitliches Verfahrensrecht („one-for-many“) für Infrastrukturvorhaben schaffen. Verfahrensbeschleunigende Potenziale nutzen wir in der Bundesraumordnung und im Baugesetzbuch. Wir stärken die Multikodierung von Flächen. Formalisierte Verfahren werden flexibilisiert, Verfahrensstufen reduziert, um Doppelprüfungen abzubauen. Erörterungstermine werden fakultativ ausgestaltet. Das Bundesraumordnungsrecht soll mit den Ländern strategischer aufgestellt und mit überragendem öffentlichem Interesse ausgestattet werden. Ein Verfahren wird in dem Recht beendet, in dem es begonnen wurde: Wir führen eine verbindliche Stichtagsregelung zum frühestmöglichen Zeitpunkt im Planungsprozess ein. Der identische, der erweiterte und der vollseitige Ersatzneubau bei Infrastrukturvorhaben soll von der Pflicht eines Planfeststellungsverfahrens ausgenommen werden. Die Plangenehmigung soll zum Regelverfahren werden. Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit sowie Prüfungen finden nur einmal statt. Für wesentliche Infrastrukturvorhaben wird der vorzeitige Maßnahmenbeginn zur Aufrechterhaltung einer funktionierenden Infrastruktur im laufenden Planverfahren zugelassen. Wir erleichtern in einem Naturflächenbedarfsgesetz die Ausweisung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die Vernetzung von Ausgleichsmaßnahmen (Biotopverbund). Beim Arten- und Naturschutz soll bundeseinheitlich der Populationsansatz angewendet werden. Mit den Ländern werden wir die Planungs- und Genehmigungsverfahren vollständig digitalisieren. Mit den Kammern wollen wir Planungskapazitäten ausbauen. (S. 22; Zeile 680-702)

Hintergrund und Kommentar

- ▶ Die Ankündigungen adressieren einen weiteren zentralen Bremsfaktoren der Energiewende und der Umsetzung anderer Infrastrukturvorhaben – viel kritisierte langwierige Verfahren, unklare Zuständigkeiten, Klagerisiken. Die vorgesehene Ausweitung materieller Präklusion, die Reform des Verbandsklagerechts und die Reduktion der UVP-Anforderungen markieren vor diesem Hintergrund einen Kurswechsel. Um dieses Versprechen zu halten, ist eine weitere konsequente Umsetzung der Gesetzesvorhaben sowohl auf Bundesebene als auch in den Landesgesetzen erforderlich.
- ▶ Nach den **drei Planbeschleunigungspaketen der Ampelkoalition**² erfasst so auch der Koalitionsvertrag der zukünftigen Regierung verstärkte Maßnahmen zur schnelleren und einfacheren Durchführung der Verfahren. Andererseits konnten einige Gesetzesvorhaben – auch aufgrund des Bruchs der Ampelkoalition nicht mehr umgesetzt werden. Die neue Koalition setzt auf eine noch weitreichendere **Verschlinkung und Standardisierung der Genehmigungsprozesse**:
- ▶ Bereits in der vergangenen Legislaturperiode wurde das Ausbauvorhaben der **Windenergie auf See**³ und **an Land**⁴ gesetzlich verankert (*BauGB*, *WindSeeG*, *ROG*⁵). Für bestimmte Stromnetzprojekte zur Integration erneuerbarer Energien wurde auf einzelne Verfahrensschritte wie der Umweltverträglichkeitsprüfung und Artenschutzbewertungen (*EnWG*)⁶ verzichtet, außerdem wurden

² <https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/kurzmeldungen/Webs/BMWSB/DE/2023/03/newspaper-planungsbeschleunigung.html>.

³ BT-Drs. 20/1634, 3ff, 97.

⁴ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/planungen-und-genehmigungen-beschleunigen-transformation-voranbringen-2053076>.

⁵ BT-Drs. 20/5830, 44.

⁶ BT-Drs. 20/5830, 47

Entscheidend für den Erfolg der Energiewende sind Entbürokratisierung sowie schnellere und bessere Planungs- und Genehmigungsverfahren. Dazu führen wir den Bund-Länder-Prozess zur Umsetzung des Pakts für Planungs-, Umsetzungs-, und Genehmigungsbeschleunigung entschlossen fort, entwickeln ihn weiter und setzen die Erneuerbare-Energien-Richtlinie III zügig um. Wir werden unter anderem die Einrichtung von Expertenpools, die Ausweitung der Zustimmungsfiktion und den erweiterten Bestandsschutz für Ersatzeinrichtungen prüfen. Wir prüfen, inwieweit die Vereinfachungen aus den Beschleunigungsgebieten und andere Ansätze (zum Beispiel Populationsansatz im Artenschutz, Präklusion, Beibringungsgrundsatz/Widerlegungs-pflicht), auf Infrastrukturprojekte der Energiewende möglich sind, denn wir wollen den Ausbau der Erneuerbaren Energien durch Planungserleichterung beschleunigen. (S. 30; Zeile 970-980)

Zusätzlich haben wir den Anspruch, die wichtigen Vorhaben aus dem Sondervermögen schnell umzusetzen und brauchen dazu Deutschlandtempo für all diese Vorhaben. Um die dringenden Investitionsbedarfe schnell mit den Mitteln des zeitlich befristeten Sondervermögens Infrastruktur Bund/Länder/Kommunen zu befriedigen, sollen die Möglichkeiten zur Beschleunigung von Planung und Genehmigung, Beschaffung und Vergabe der Infrastrukturprojekte aus dem Sondervermögen ausgeschöpft werden und in einem Infrastruktur-Zukunftsgesetz ambitioniert geregelt werden. Diese Vorhaben werden mit einem überragenden öffentlichen Interesse ausgestattet und damit auch rechtlich priorisiert. Dabei sollen insbesondere die Beschleunigungs-regelungen des LNG-Beschleunigungsgesetzes als Vorbild dienen und Ausnahmen auf europäischer Ebene im Sinne der EU-Notfallverordnung für beschleunigten Ausbau zur Nutzung Erneuerbarer Energien geschaffen werden. Ferner prüfen wir, ob auch große

Planungsverfahren digitalisiert⁷. Daran will die neue Regierung anknüpfen.

- ▶ Der **nationale Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung**⁸ soll fortgesetzt werden. Eine weitere Vereinfachung und Priorisierung der Verfahren ist gerade vor dem Hintergrund des geschaffenen Sondervermögens besonders bedeutsam. Die in diesem Zusammenhang umzusetzenden Projekte werden große Kapazitäten der Verwaltung binden, der nur durch eine Vereinfachung der Genehmigungsanforderungen begegnet werden kann.
- ▶ Zentraler Bestandteil der neuen Maßnahmen ist die **Stärkung der Plangenehmigung als Regelverfahren** – sie soll die aufwändigere Planfeststellung künftig in vielen Fällen ersetzen. Zudem ist ein **einheitliches Verfahrensrecht für Infrastrukturvorhaben** geplant. Verfahrensstufen sollen reduziert, Doppelprüfungen vermieden und Erörterungstermine nur noch fakultativ ausgestaltet werden. Die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange sowie Prüfungen sollen lediglich einmalig stattfinden. Eine zügige Umsetzung der RED-III⁹ wurde angekündigt. Zugleich sollen relevante Vorhaben – insbesondere solche aus dem Sondervermögen – mit einem überragenden öffentlichen Interesse ausgestattet und vollständig digitalisiert abgewickelt werden.

⁷ <https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/kurzmeldungen/Webs/BMWSB/DE/2023/03/newspaper-planungsbeschleunigung.html#:~:text=Beschleunigungspaket%20III%3A%20Weitere%20Regelungen%20zur,und%20Beschleunigung%20im%20BauGB%20vorgelegt.>

⁸ [https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/pakt-fuer-beschleunigung-2246290.](https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/pakt-fuer-beschleunigung-2246290)

⁹ Richtlinie (EU) 2023/2413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001, der Verordnung (EU) 2018/1999 und der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates.

Infrastrukturvorhaben außerhalb des Sondervermögens mit einem überragenden öffentlichen Interesse ausgestattet werden können. (S. 60; Zeile 1929-1939)

Wir werden den Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung gemeinsam mit den Ländern in der ersten Hälfte der Legislaturperiode vollständig umsetzen und unter anderem für Industrievorhaben weiterentwickeln. Zudem werden wir Stichtagsregelungen erweitern, die Ausweitung von Präqualifizierungen prüfen und neue Rahmengenehmigungen schaffen. In allen Fachbereichen, in denen eine frühzeitige Genehmigung ohne irreparable Schäden praktikabel erfolgen kann, wollen wir die sogenannte Genehmigungsfiktion einführen. Wir wollen einen Vorrang öffentlicher Belange im Planungsrecht verankern (Privilegierung von Planungsvorhaben), insbesondere bei Projekten der Daseinsvorsorge. Für Einwände, die im Verwaltungsverfahren nicht rechtzeitig vorgebracht wurden, setzen wir uns für die Einführung der materiellen Präklusion sowie für eine entsprechende Klausel im EU-Recht ein. (S. 66; Zeile 2110-2121)

Das Verbandsklagerecht vor Verwaltungsgerichten werden wir reformieren, straffen und auf die tatsächliche Betroffenheit ausrichten. Wir werden es bis auf das europarechtliche Mindestmaß absenken und durch Initiativen der Bundesregierung auf eine weitere internationale Reduzierung hinwirken. Zudem werden wir nach EU-Recht zulässige Spielräume für die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nutzen und diese vereinfachen, unter anderem indem wir Schwellenwerte für Vorhaben mit UVP-Pflicht anheben und eine Aussetzung der UVP-Vorprüfung für Änderungsgenehmigungen prüfen. Der Ersatz maroder Infrastrukturen soll nur im Wege einer Plangenehmigung, nicht jedoch durch eine erneute Planfeststellung erfolgen. (S. 66; Zeile 2122-2136)

Schutz kritischer Infrastrukturen

| | |
|---|---|
| <p>Für kritische Komponenten in unserer Infrastruktur müssen höchste Sicherheitsanforderungen gelten. In sensiblen Bereichen der kritischen Infrastruktur dürfen künftig ausschließlich Komponenten aus vertrauenswürdigen Staaten verbaut werden. (S. 9; Zeile 281-283)</p> <p>Die Resilienz unseres Landes stärken wir, indem wir die IT-Sicherheit verbessern, besonders bei kritischen Infrastrukturen, und robuste Wertschöpfungsketten aufbauen (unter anderem in der Chip- und Halbleitertechnik). Fähigkeiten und Produkte mit dem Ziel, Schutz im Cyberraum zu gewährleisten, gelten als Schlüsseltechnologien. Wir investieren in IT-Sicherheits- und anwendungsorientierte Resilienzforschung. (S. 68; Zeile 2184-2189)</p> <p>Durch eine Änderung der Rechtslage in der Zivilen Verteidigung ermöglichen wir Handlungsfähigkeit bereits vor dem Spannungs- und Verteidigungsfall. Die Gesamtverteidigung und insbesondere die Umsetzung des OPLAN Deutschland wird als militärische und zivile Aufgabe auf Ebene der Bundesregierung gemeinsam gesteuert und koordiniert. Die Zusammenarbeit zwischen Sicherheits-, Zivilschutzbehörden und Bundeswehr bauen wir aus. Wir beschließen zeitnah ein gutes KRITIS-Dachgesetz. (S. 84; Zeile 2692-2698)</p> | <p>Hintergrund und Kommentar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Das bereits im Koalitionsvertrag der Ampel angekündigte¹⁰ KRITIS-Dachgesetz¹¹ sollte schon in der letzten Legislaturperiode sektoren- und branchenübergreifend Vorgaben zum physischen Schutz kritischer Infrastruktur treffen. Das Verfahren konnte allerdings nach dem Bruch der Ampelkoalition nicht abgeschlossen werden. Das Gesetzesvorhaben beruht auf den europarechtlichen Vorgaben der sog. CER-Richtlinie¹² deren Umsetzungsfrist bereits am 18. Oktober 2024 abgelaufen sind. ▶ Auch die sog. NIS-2-Richtlinie¹³ mit erweiterten sektoren- und branchenübergreifenden Vorgaben für die IT-Sicherheit wäre bis zu diesem Datum umzusetzen gewesen. Das entsprechende Umsetzungsgesetz (sog. NIS-2-Umsetzungs- und Cybersicherheitsstärkungsgesetz)¹⁴, das Auswirkungen auf die bisherigen Regelungen zur IT-Sicherheit kritischer Infrastrukturen im BSIG gehabt hätte, wurde ebenfalls aufgrund des nicht abgeschlossenen Gesetzgebungsverfahrens in der letzten Legislaturperiode nicht verabschiedet. |
|---|---|

¹⁰Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt Wagen“ 2021-2025, S. 83

¹¹ Letzter Beratungsstand: Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2557 und zur Stärkung der Resilienz kritischer Anlagen, BT-Drs. 20/13961.

¹² Richtlinie (EU) 2022/2557 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Resilienz kritischer Einrichtungen und zur Aufhebung der Richtlinie 2008/114/EG des Rates.

¹³ Richtlinie (EU) 2022/2555 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über Maßnahmen für ein hohes gemeinsames Cybersicherheitsniveau in der Union, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 und der Richtlinie (EU) 2018/1972 sowie zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2016/1148 (NIS-2-Richtlinie).

¹⁴ Letzter Beratungsstand: Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Umsetzung der NIS-2-Richtlinie und zur Regelung wesentlicher Grundzüge des Informationssicherheitsmanagements in der Bundesverwaltung vom 22.07.2024, BT-Drs. 20/13184.

Straße, Schiene, Häfen

Für die Verkehrsträger wollen wir Finanzierungskreisläufe einführen, Einnahmen kommen dem jeweiligen Verkehrsträger zugute. Es gilt ein Drei-Säulen-Modell aus Haushaltsmitteln, Nutzerfinanzierung und privatem Kapital, zum Beispiel über öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) in begrenztem Umfang. Es wird eine überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung garantiert. Die Autobahn GmbH wird begrenzt kreditfähig und ihr werden Lkw-Mauteinnahmen zur Verfügung gestellt (Einnahmekompetenz). Für die Straße werden Finanzmittel zur Auflösung des Sanierungsstaus insbesondere bei Brücken und Tunneln zur Verfügung gestellt. Es wird geprüft, wie sich die Autobahn GmbH dauerhaft stabil finanzieren kann. Eine umfassende parlamentarische Kontrolle der Mittel wird gewährleistet. (S. 25 f.; Zeile 809-818)

Investitionen in das deutsche Schienennetz werden gesteigert. Das gilt für Haupt- und Nebenstrecken sowie die Großknoten und die durch die Regionalisierungsmittel geförderten Großprojekte gleichermaßen. Der Infraplan wird als gesetzliches Steuerungsinstrument entwickelt und mit einer entsprechenden, verbindlichen Finanzierungszusage („Eisenbahninfrastrukturfonds“) versehen. Damit sichern wir die vom Eigentümer priorisierten Vorhaben. Das Sanierungskonzept der Hochleistungskorridore (HLK) wird fortlaufend überprüft und angepasst. Die HLK-Sanierung wird aus dem Sondervermögen Infrastruktur finanziert und an dessen Laufzeit gekoppelt. Dadurch stehen die Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wieder für die Fläche zur Verfügung. (S. 26; Zeile 819-826)

Für die Ertüchtigung der Infrastruktur aus Wasserstraßen, Schleusen, See- und Binnenhäfen werden wir für notwendige Investitionen eine auskömmliche zusätzliche Finanzierung mit Planungssicherheit organisieren.

Hintergrund und Kommentar

- ▶ Die Einführung separater Finanzierungskreisläufe für die Verkehrsträger in Abkehr von der herkömmlichen Finanzierung über den Gesamthaushalt läuft tendenziell auf eine **stärkere Nutzerfinanzierung** und **mehr Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern** hinaus.
- ▶ Die Beschreibung als Drei-Säulen-Modell ist insoweit etwas irreführend, als Investitionsmittel nur über privates Kapital und Haushaltsmittel aufgebracht und nur über Haushaltsmittel oder Nutzerfinanzierung zurückgeführt werden können. Um den Eindruck zu vermeiden, privates Kapital könne Haushaltsmittel und Nutzerfinanzierung langfristig ersetzen, wäre die Bezeichnung als **Zwei-mal-zwei-Säulen-Modell** zutreffender.
- ▶ Die Maßnahmen in die Straßeninfrastruktur sollen – in begrenztem Umfang – **durch ÖPP-Projekte realisiert** werden. Nachdem in der letzten Legislaturperiode aufgrund der Verschiebung und des Abbruchs von Projekten ÖPP im Straßenverkehrssektor praktisch nicht stattgefunden hat¹⁵, war eine Änderung dieser Politik von der Branche erhofft worden.¹⁶ Vor dem Hintergrund der zahlreichen zu realisierenden Projekten erscheint es sowohl aufgrund der damit einhergehenden Belastung von Haushaltsbelastungen als auch schon aus Kapazitätsgründen sinnvoll, die Durchführung dieser Maßnahmen teilweise in private Hände zu geben.
- ▶ Trotz der traditionell ÖPP-kritischen Haltung der SPD war eine Rückkehr zu dieser Finanzierungsform zu erwarten, da solche Projekte

¹⁵ <https://www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-1024428>

¹⁶ <https://www.bppp.de/stellungnahmen-und-veroeffentlichungen/details/bericht-zur-sitzung-des-arbeitskreis-infrastruktur>

Dafür wird ein Finanzierungs- und Realisierungsplan entwickelt. Wir unterstützen weiterhin die Transformation der Wasserstraßen und Häfen. Die Nationale Hafenstrategie wird umgesetzt. (S. 26 f.; Zeile 848-852)

Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur soll neben dem Sondervermögen weiterhin aus dem Bundeshaushalt erfolgen, ergänzt durch Einnahmen aus den Trassenentgelten. (S. 27, Zeile 870-872)

auch in den großen Koalitionen unter Angela Merkel regelmäßig umgesetzt wurden. Zudem wird das Verkehrsressort mit Patrick Schnieder von einem CDU-Minister geführt werden wird, was die Umsetzung von ÖPP-Maßnahmen im Straßenverkehr ebenfalls wahrscheinlicher macht.

- ▶ Ausweislich des Koalitionsvertrages geht es bei den anstehenden Maßnahmen weniger um den Ausbau oder die Sanierung längerer Streckenabschnitte, sondern um die **Ertüchtigung einzelner Bauwerke wie Tunnel oder Brücken**. Die Branche erwartet daher, dass diese in Zukunft in Paketen ausgeschrieben werden und die privaten Investoren mehrere solcher Bauwerke an unterschiedlichen Orten sanieren und die Erhaltung dieser Brücken und Tunnel übernehmen.
- ▶ Bereits im vergangenen Jahr wurde mit einer Summe von ca. EUR 17 Mrd. so viel wie nie zuvor in die Infrastruktur der Bahn investiert.¹⁷ In allen Wahlprogrammen der für eine Regierungskoalition in Betracht kommenden Parteien waren weitere **Investitionen in das Schienennetz** angekündigt worden. Die diesbezüglichen Inhalte des Koalitionsvertrages überraschen daher nicht.
- ▶ Im Vorfeld der Bundestagswahl war von der maritimen Wirtschaft kritisiert worden, dass eine **Nationale Hafenstrategie** zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der See- und Binnenhäfen 2024 zwar verabschiedet worden war, die Herkunft der Mittel für deren Umsetzung jedoch ungewiss blieb.¹⁸ Angesichts der Bekräftigung des Koalitionsvertrages zur Durchführung der entsprechenden Maßnahmen und vor dem Hintergrund der dafür im Sondervermögen bereitgestellten Beträge erscheint eine Erreichung der Ziele in der kommenden Legislaturperiode wahrscheinlicher.

¹⁷ <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/bahn-investitionen-bilanz-100.html>

¹⁸ <https://www.dvz.de/politik/detail/news/nationale-hafenstrategie-experten-kritisieren-fehlende-finanzierungszusagen.html>

Elektromobilität

Wir bekennen uns klar zum Automobilstandort Deutschland und seinen Arbeitsplätzen. Dabei setzen wir auf Technologieoffenheit. (S. 7; Zeile 195-197)

Wir werden die E-Mobilität mit Kaufanreizen fördern. Zudem ergreifen wir unter anderem folgende Maßnahmen:

1. Eine steuerliche Begünstigung von Dienstwagen durch eine Erhöhung der Bruttopreisgrenze bei 204 der steuerlichen Förderung von E-Fahrzeugen auf 100.000 Euro.
2. Eine Sonderabschreibung für E-Fahrzeuge.
3. Die Kfz-Steuerbefreiung für Elektroautos bis zum Jahr 2035.
4. Ein Programm für Haushalte mit kleinem und mittlerem Einkommen aus Mitteln des EU-Klimasozialfonds, um den Umstieg auf klimafreundliche Mobilität gezielt zu unterstützen.
5. Eine Förderung von Plug-In-Hybrid-Technologie (PHEVs) und Elektrofahrzeugen mit Range-Extender (EREV) und entsprechende Regulierung auf europäischer Ebene.
6. Den beschleunigten Ausbau und die Sicherstellung der Finanzierung eines flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladenetzes und des Schnellladenetzes für PKW und LKW und die stärkere Förderung des gewerblichen Depotladens.
7. Befreiung emissionsfreier LKWs von der Mautpflicht über das Jahr 2026 hinaus.

Hintergrund und Kommentar

- ▶ Zwar betont der Koalitionsvertrag die **Technologieoffenheit** im Hinblick auf die Automobilpolitik. Dies dürfte insbesondere auf die Handschrift der CDU/CSU zurückzuführen sein, die sich stets gegen entsprechende Einschränkungen durch europäische Vorgaben und die Ampel-Koalition gewährt hat. Konkrete Maßnahmen und Fördermittel sind jedoch – mit Ausnahme dem geplanten Ausbau einer Wasserstoffinfrastruktur für Nutzfahrzeuge – ausschließlich für die E-Mobilität enthalten.
- ▶ Während die Ampelkoalition mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur II eine strategische Grundlage für den flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur gelegt hat - Förderrichtlinien wie die Ladeinfrastruktur vor Ort (2021-2024)¹⁹ und Öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland (2021-2025)²⁰ – verschiebt sich unter der neuen Regierung der Fokus stärker in **Richtung Anreize für Nachfrageseite und technologieoffene Marktbedingungen**. Die Maßnahmen zur steuerlichen Begünstigung und Förderung auch hybrider Antriebstechnologien spiegeln dabei industriepolitische Erwägungen wider.
- ▶ Zugleich wird deutlich: Die **Integration von Ladepunkten** in das Stromnetz bleibt ein **kritischer Engpassfaktor** – nicht zuletzt angesichts des bereits heute spürbaren Netzausbaubedarfs auf der Verteilnetzebene.²¹ Entscheidend für das weitere Marktwachstum wird daher sein, ob die angekündigten Investitionen und Förderinstrumente tatsächlich mit einer Beschleunigung der Genehmigungs- und

¹⁹ Bekanntmachung der Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms „Ladeinfrastruktur vor Ort“ vom 24. März 2021.

²⁰ Bekanntmachung der Förderrichtlinie „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ vom 13. Juli 2021.

²¹ <https://regionalheute.de/ladesaeulen-betreiber-beklagen-engpaesse-bei-netzanschlussen-1720220524/>.

8. Förderung einer Wasserstoff-Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge. (S. 7 f.; Zeile 201-215)

Netzanschlussprozesse einhergehen. Ohne parallele Fortschritte im Netzausbau und in der Digitalisierung der Verteilnetze drohen Verzögerungen beim Ausbau der E-Mobilität – trotz wachsender Nachfrage.

- ▶ Fehlende Netzanschlüsse dürften auch die **Elektrifizierung des Güterverkehrs** vor Herausforderungen stellen, da E-Trucks wirtschaftlich vor allem in den Warenlagern geladen werden können, um zusätzliche Standzeiten während des Ladevorgangs zu vermeiden. Die Elektrifizierung dieser Warenlager würde die ohnehin bestehenden Engpässe noch verschärfen. Vor diesem Hintergrund wird unter anderem die Elektrifizierung des Lkw-Güterverkehrs durch eine Leitungstechnologie wie Oberleitungen diskutiert. Im Koalitionsvertrag wird eine solche Alternative jedoch nicht erwähnt.

Netzausbau

Der Ausbau und die Modernisierung der Netze werden kosteneffizient vorangebracht und mit dem Erneuerbaren-Ausbau synchronisiert. Wir werden die weitere Entwicklung einem regelmäßigen Monitoring unterziehen. Sämtliche Maßnahmen müssen sich an den realistischen Bedarfen orientieren und aufeinander abgestimmt sein. Wir stärken die Übertragungs- und Verteilnetze. Kritische Energieinfrastruktur, insbesondere Netze und Erneuerbare-Energien-Anlagen, muss auch in Umsetzung der NIS-2-Richtlinie resilient und bestmöglich geschützt werden. Wir heben Effizienzpotenziale im Netz unter anderem durch freiere Gestaltung sowie Überbauung am Netzverknüpfungspunkt und durch Digitalisierung der Netze. Den Rollout von Smart Metern im Verteilnetz werden wir beschleunigen und vereinfachen und dynamische Stromtarife stärken. Die neu zu planenden Hochspannungs-Gleichstrom-Übertragungsnetze (HGÜ) sollen, wo möglich, als Freileitungen umgesetzt werden. Dabei werden wir besonders belastete Regionen berücksichtigen. Durch diese Maßnahmen können wir den von der Bundesnetzagentur geplanten Netzausbau effizienter gestalten. Den nach einer Bestandsaufnahme notwendigen verbleibenden Ausbau wollen wir weiter beschleunigen. Die Kosten für Netzanschlüsse für bestehende Unternehmensstandorte auf dem Weg zur Transformation wollen wir senken und die Genehmigungsverfahren vereinheitlichen. Die Möglichkeit der physikalischen Direktversorgung der Industrie weiten wir räumlich aus. Wir halten an einer einheitlichen Stromgebotszone fest. (S. 30 f.; Zeile 981-998)

Hintergrund und Kommentar

- ▶ Der alte Bundestag hatte bereits – ohne die Stimmen der FDP, dafür unter Mitwirkung der CDU/CSU – durch die Einführung von Regelungen zum Abschluss von flexiblen Netzanschlussvereinbarungen in § 17 Abs. 2b EnWG und § 8a EEG eine rechtliche Grundlage für den **Überbau von Netzverknüpfungspunkten** geschaffen.²² Der aktuelle rechtliche Rahmen enthält jedoch mindestens zwei Schwachstellen, die einer vollen Ausschöpfung der Effizienzpotenziale von Überbauungen entgegenstehen könnten.²³ Zum einen sind Netzbetreiber nicht zum Abschluss flexibler Netzanschlussvereinbarungen verpflichtet, selbst wenn der jeweilige Anschlusspetent damit einverstanden wäre und einer Überbauung aus technischer Sicht nichts entgegenstünde.²⁴ Zudem bergen flexible Netzanschlussvereinbarungen im Einzelfall das Risiko, dass Netzbetreiber dadurch ihre Kompensationspflichten für Redispatch-Maßnahmen umgehen. Bei diesen Punkten könnte die neue Koalition nachbessern.
- ▶ Auch wenn der Koalitionsvertrag hierzu keine Details enthält, dürften **die Kosten für Netzanschlüsse** vor allem die Erhebung von Baukostenzuschüssen (BKZ) betreffen.²⁵ Insoweit erscheint insbesondere die Schaffung einheitlicher Vorgaben sinnvoll. Darüber

²² Drs. 20/14235, S. 56f.

²³ Vgl. Stellungnahme des BEE-Verbandsgeschäftsführers Wolfram Axthelm, zitiert in Tagesspiegel Background-Artikel „Ampel-Aus bremst Batterie-Tsunami“ vom 02. Januar 2025, abrufbar unter: <https://background.tagesspiegel.de/energie-und-klima/briefing/ampel-aus-bremst-batterie-tsunami>.

²⁴ Vgl. Stellungnahme des BWE zur Novellierung EnWG/EEG (Teil 2) Gesetzentwurf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz zur Umsetzung der Wachstumsinitiative innerhalb des Gesetzesentwurfs zur Änderung des Energiewirtschaftsrechts im Bereich der Endkundenmärkte, des Netzausbaus und der Netzregulierung vom 23.10.2024, Kapitel 3.6, S. 7.

²⁵ Vgl. Stellungnahme des BEE-Verbandsgeschäftsführers Wolfram Axthelm, zitiert in Tagesspiegel Background-Artikel „Ampel-Aus bremst Batterie-Tsunami“ vom 02. Januar 2025, abrufbar unter: <https://background.tagesspiegel.de/energie-und-klima/briefing/ampel-aus-bremst-batterie-tsunami>.

Durch eine Digitalisierungsoffensive bei Stromnetzbetreibern und mehr Transparenz über Netzanschlusskapazitäten erleichtern wir die Planung und Integration von Rechenzentren in das Stromnetz. (S. 68, Zeile 2194 ff.)

Wir brauchen außerdem eine echte Energieunion mit Fokus auf Entwicklung und Genehmigung gemeinsamer, grenzüberschreitender Energienetze einschließlich Wasserstoff sowie eine stärkere Vernetzung nationaler Energiemärkte, um eine wettbewerbsfähige Industrie zu ermöglichen. (S. 136 Zeilen 4338 ff.)

hinaus sollte klargestellt werden, dass für den Anschluss von Stromspeichern keine BKZ erhoben werden.

Kapazitätsreserven und Kapazitätsmärkte

Um das Ziel der Kosteneffizienz zu erreichen, stehen wir für einen systemischen Ansatz durch das Zusammenspiel aus dem Ausbau der Erneuerbaren Energien, einer Kraftwerksstrategie, dem gezielten und systemdienlichen Netz- und Speicherausbau, mehr Flexibilitäten und einem effizienten Netzbetrieb. (S. 29, Zeile 945-948)

Hemmnisse bei der Flexibilisierung des Stromsystems müssen abgebaut werden, um die flexible Nutzung von Erneuerbaren Energien sektorübergreifend zu verbessern. Der Ausbau systemdienlicher Speicherkapazitäten und die systemdienliche Nutzung von E-Auto- und Heimspeichern werden wir verstärkt vorantreiben. Bidirektionales Laden und das Laden am Arbeitsplatz werden wir unterstützen. Wir werden die Ansiedelung von großen Abnehmern wie etwa von Speichern und großen Erzeugern Erneuerbarer Energien dort anreizen, wo es dem Netz nützt. Energiespeicher werden als im überragenden öffentlichen Interesse anerkannt sowie im Zusammenhang mit privilegierten Erneuerbaren-Energien-Erzeugungsanlagen ebenfalls privilegiert. Die Mehrfachbelastung durch Steuern, Abgaben und Entgelte wird so weit wie möglich abgeschafft. Die regionale Nutzung ansonsten abgeregelten Stroms wollen wir deutlich erleichtern. (S. 31; Zeile 1000-1009)

Wir werden durch schnellstmögliche technologieoffene Ausschreibungen verlässliche Rahmenbedingungen für Investitionen in ausreichend gesicherte Leistung und Versorgungssicherheit schaffen. Den Bau von bis zu 20 GW an Gaskraftwerksleistung bis 2030 wollen wir im Rahmen einer zügig zu überarbeitenden Kraftwerksstrategie technologieoffen anreizen. Die neuen Gaskraftwerke sollen deutschlandweit vorrangig an bestehenden Kraftwerksstandorten entstehen und regional nach Bedarfen gesteuert werden. Durch einen technologieoffenen und marktwirtschaftlichen

Hintergrund und Kommentar

- ▶ Es ist positiv zu bewerten, dass Union und SPD offenbar **die hohe Bedeutung von Energiespeichern** für das Gelingen der Energiewende anerkennen, wie die Vereinbarungen des Koalitionsvertrags zum Ausdruck bringen. Allerdings bleibt unklar, wie genau die neue Regierung beabsichtigt, deren Integration zu beschleunigen. Einige der genannten Maßnahmen wurden – zumindest teilweise – bereits umgesetzt (das überragende öffentliche Interesse an der Errichtung und dem Betrieb von Anlagen zur Speicherung elektrischer Energie ist bereits festgelegt (§ 11c EnWG), ebenso der Netzanschlussvorrang für Energiespeicher (§ 17 Abs. 2a EnWG)). Mit Blick auf den systemdienlichen Ausbau von Speicherkapazitäten kommt es zudem entscheidend darauf an, wie genau die Systemdienlichkeit definiert wird. Hierbei sollten unbedingt Co-Location-Lösungen sowie die damit einhergehenden Potenziale für die Engpassreduzierung und die stärkere Marktintegration von EE-Anlagen berücksichtigt werden.
- ▶ Auf EU-Ebene hat sich während der letzten Legislaturperiode das Regelwerk für **Kapazitätsmärkte und -mechanismen** fortentwickelt. Gemäß EU-Elektrizitätsbinnenmarkt-verordnung (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 Energie-beihilfeleitlinien (*KUEBILL*) verbindliche Anforderungen an Kapazitätsreserven sowie Kapazitätsmärkte.²⁶

²⁶ Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022, Mitteilung der Kommission (2022/C 80/01).

Kapazitätsmechanismus kann ein systemdienlicher Technologiemix aus Kraftwerken und Erzeugungsanlagen (zum Beispiel Bioenergie und Kraft-Wärme-Kopplung (KWK)), Speichern und Flexibilitäten entstehen. Freie Kapazitäten industriell genutzter KWK-Anlagen wollen wir stärker nutzen. Ein größeres Energieangebot dient der Stabilisierung und Reduzierung der Stromkosten. Dazu sollen künftig Reservekraftwerke nicht nur zur Vermeidung von Versorgungsengpässen, sondern auch zur Stabilisierung des Strompreises zum Einsatz kommen. (S. 33; Zeile 1067-1079)

- ▶ National ist die **Kapazitätsreserve** in § 13e und 13h EnWG und der Kapazitätsreserveverordnung geregelt. Danach sind die Betreiber von Übertragungsnetzen verpflichtet, zusätzliche Reserveleistungen bereitzuhalten. Die Kapazitätsreserve ist bisher „marktfern“ ausgestaltet, d.h. Kapazitätsreserveanlagen unterliegen einem Vermarktungs- und Rückkehrverbot (§ 13e Abs. 4 EnWG). Sie sind damit strikt von den Wettbewerbsmärkten für Strom getrennt. Ein Einsatz von Reserveanlagen zur Stabilisierung des Strompreises dürfte eine Änderung des Vermarktungsverbots erfordern. Hierfür ist eine beihilferechtliche Genehmigung erforderlich, die die Kommission auf Grundlage des (noch in Planung befindlichen) Clean Industrial Deal State Aid Framework (*CISAF*) oder der KUEBLL prüfen wird.
- ▶ Die **Kraftwerksstrategie (KWS)** der Ampel-Koalition soll überarbeitet werden.²⁷ Die bisherige KWS war nach langwierigen Verhandlungen mit der Europäischen Kommission im Rahmen eines Eckpunktepapiers öffentlich konsultiert worden.²⁸ Änderungen der Eckpunkte dürften erneuten Verhandlungsbedarf mit der Kommission auslösen, insbesondere wenn der Pfad der H2-ready Gaskraftwerke verlassen wird. Auch insoweit soll der CISAF neuen Handlungsspielraum schaffen.

²⁷ Siehe dazu gemeinsame Pressemitteilung BMWK „Einigung zur Kraftwerkstrategie“ vom 05.02.2024, abrufbar unter: <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2024/02/20240205-einigung-zur-kraftwerksstrategie.html>.

²⁸

Wasserstoff

Das Wasserstoffkernnetz muss deutschlandweit die industriellen Zentren anbinden, auch im Süden und Osten Deutschlands. Wir werden den Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft beschleunigen und pragmatischer ausgestalten. Im Hochlauf müssen wir alle Farben nutzen. (S. 5, Zeile 139-142)

Für den schnellen Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft brauchen wir klimafreundlichen Wasserstoff aus verschiedenen Quellen. Ziel ist langfristig die Umstellung auf klimaneutralen Wasserstoff, basierend auf einem wachsenden Anteil Erneuerbarer Energien aus dem Inland und aus Importen.

Dafür setzen wir uns für pragmatische nationale und europäische Regelungen (im Rahmen der europäischen Wasserstoffstrategie) und deren zügige Umsetzung ein. Überregulierung muss zurückgeführt werden. Wasserstoffherzeugung wollen wir sowohl über große systemdienliche Elektrolyseanlagen als auch verstärkt dezentral und flächendeckend ermöglichen. Wir werden Energieimportland bleiben, wollen dafür Energiepartnerschaften und grenzüberschreitende sowie notwendige Inlandsinfrastruktur für Importe von Wasserstoff und seinen Derivaten in alle Richtungen konsequent ausbauen. Dies umfasst auch die Anbindung an alle deutschen und europäischen Häfen. Wir werden nationale und europäische Förderinstrumente nutzen, wie zum Beispiel H2 Global, IPCEI-Projekte (Important Projects of Common European Interest) und spezifische Programme für den Mittelstand. Deutschland soll eine führende Rolle in einer europäischen Wasserstoffinitiative einnehmen. Ein vertrauenswürdige und unbürokratisch umsetzbares Zertifizierungssystem für klimafreundliche Energieträger ist entscheidend, um deren Hochlauf erfolgreich voranzutreiben.

Das Wasserstoffkernnetz muss deutschlandweit bedarfsgerecht die industriellen Zentren anbinden, auch im Süden und Osten Deutschlands. Dabei müssen auch Wasserstoffspeicher berücksichtigt werden. Wir werden

Hintergrund und Kommentar

- ▶ Der Koalitionsvertrag bestätigt, dass **Wasserstoff einen wesentlichen Baustein für eine erfolgreiche Energiewende** darstellt. Andererseits war bereits im Wahlkampf diskutiert worden, dass tatsächliche Bedarfe beim Netzausbau stärker geprüft werden sollen und auf zu strenge Vorgaben an die Farbe des Wasserstoffs beim Hochlauf verzichtet wird.
- ▶ So soll das Ziel, ausschließlich klimaneutralen Wasserstoff zu verwenden, zunächst über die **Nutzung klimafreundlichen Wasserstoffs** erreicht werden, um einen schnellen Ausbau zu gewährleisten und zu finanzieren. Wie eine Umsetzung erfolgen soll, wird im Koalitionsvertrag nicht erläutert. Hinsichtlich einer möglichen Förderung blauen Wasserstoffs, ist zu beachten, dass viele Förderrichtlinien bislang ausschließlich die Produktion grünen Wasserstoffs erfassen.
- ▶ Die Fortschreibung der **Nationalen Wasserstoffstrategie** durch die alte Bundesregierung im Jahr 2023 beinhaltet Maßnahmen zur Beschleunigung des Ausbaus der Infrastruktur und berücksichtigt die gesamte Wertschöpfungskette von der Erzeugung von grünem Wasserstoff über Transport- und Speicherinfrastruktur bis zur Nutzung in der Industrie.
- ▶ Der **Aufbau des Wasserstoff-Kernnetzes** ist im EnWG geregelt und sieht unter anderem staatliche Garantien zur Absicherung von Investitionen sowie die Deckelung von Netzentgelten in der Anfangsphase durch einen intertemporalen Kostenallokationsmechanismus vor. Im Zusammenhang mit der Genehmigung des Wasserstoff-Kernnetzes im Oktober 2024 durch die Bundesnetzagentur war der unterschiedliche Ausbau in den Regionen

in einer erweiterten Planung mit zusätzlichen Trassen dieses Ziel erreichen. Die Finanzierungsbedingungen müssen gewährleisten, dass in einer integrierten Planung das Kernnetz umgesetzt und auch das Verteilnetz aufgebaut wird. (S. 34, Zeile 1094-1113)

kritisiert worden²⁹. Dieser Umstand wird durch die Bekenntnis des Koalitionsvertrages, auch industrielle Zentren im Süden und Osten anzuschließen, adressiert.

- ▶ Eine zentrale Herausforderung sind die aktuell **hohen Produktionskosten** aufgrund der anspruchsvollen regulatorischen Anforderungen an den Strombezug: Der Preis für grünen Wasserstoff hemmt die Nachfrage, ohne Nachfrage bestehen nicht ausreichend Anreize zur Investition in Produktionskapazitäten. Bereits die alte Bundesregierung hatte angekündigt, die Anforderungen an den Strombezug, insbesondere in Bezug auf das das Zusätzlichkeitskriterium, lockern zu wollen. Dies setzt ein Tätigwerden der Europäischen Kommission voraus. Bei den Zertifizierungssystemen für Wasserstoff haben bereits mehrere private Anbieter erfolgreich die Anerkennung der Kommission erhalten. Ob der Koalitionsvertrag vor diesem Hintergrund die Einführung eines nationalen Zertifizierungssystems vorsieht, ist unklar.
- ▶ Im Übrigen sollen die bereits bestehenden nationalen und europäischen Förderinstrumente, wie der **H2Global-Mechanismus** die **IPCEI-Projekte** (Important Projects of Common European Interest) weiterhin genutzt werden.

²⁹ <https://www.cducsu.de/presse/pressemitteilungen/wasserstoff-leitungen-sind-lebensadern-der-zukunft>

Wärme und Fernwärme

Für die Erreichung der Klimaziele ist der Gebäudesektor zentral. Bezahlbarkeit, Technologieoffenheit, Versorgungssicherheit und Klimaschutz sind unsere Ziele für die Modernisierung der Wärmeversorgung. Wir werden das Heizungsgesetz abschaffen. Das neue GEG machen wir technologieoffener, flexibler und einfacher. Die erreichbare CO₂-Vermeidung soll zur zentralen Steuerungsgröße werden. Den Quartiersansatz werden wir stärken. Die Sanierungs- und Heizungsförderung werden wir fortsetzen. Die Kosten für energetische Sanierungen ererbter Immobilien werden künftig von der Steuer absetzbar. Die Förderfähigkeit des EH55-Standards wollen wir zeitlich befristet zur Aktivierung des Bauüberhangs wiederherstellen. Die Verzahnung von GEG und kommunaler Wärmeplanung vereinfachen wir. (S. 24, Zeile 752-760)

Wir werden schnellstmöglich ein verbessertes Geothermie-Beschleunigungsgesetz auf den Weg bringen und geeignete Instrumente für die Absicherung des Fündigkeitsrisikos einführen. Schadensfälle müssen vollständig abgesichert werden. Um grenzüberschreitende Potenziale zu mobilisieren, braucht es einen gemeinsamen Rechtsrahmen. (S. 33; Zeile 1062-1065)

Die Potenziale der Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) müssen konsequent und langfristig genutzt werden. Dafür wird das KWKG noch 2025 an die Herausforderungen einer klimaneutralen Wärmeversorgung, an Flexibilitätäten sowie hinsichtlich eines Kapazitätsmechanismus angepasst. (S. 35; Zeile 1124-1126)

Wir erarbeiten einen Fahrplan für defossilisierte Energieträger. Dafür müssen Gasnetze erhalten bleiben, die für eine sichere Wärmeversorgung notwendig sind. Die EU-Gasbinnenmarkttrichtlinie werden wir zügig umsetzen. Um die

Hintergrund und Kommentar

- ▶ Nach plakativen Äußerungen im Wahlkampf gab es für die CDU/CSU zu einer Ablösung des Gebäudeenergiegesetzes (*GEG*), in der Öffentlichkeit vor allem als Heizungsgesetz bekannt, keine wirkliche Alternative. Tatsächlich dürften die Änderungen geringer ausfallen, als es die Ankündigungen vermuten lassen. Zu erwarten ist eine **Erweiterung der nach dem gegenwärtigen GEG zulässigen Technologien**. Im Wahlprogramm der CDU/CSU war hier insbesondere kritisiert worden, dass ein Heizen mit Holz nach dem GEG nicht möglich ist. Zudem kommt die Einführung von **Grenzwerten für Emissionen** in Betracht. Angesichts der Tatsache, dass eine Verschiebung des Zeitplans zur Dekarbonisierung nach dem Koalitionsvertrag nicht vorgesehen ist und die Wärmewende auf diesem Weg einen erheblichen Anteil leisten soll, sind keine längeren Fristen für den Ersatz von Gas- und Ölheizungen zu erwarten.
- ▶ Zwar hatte bereits die Ampelkoalition 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 um genehmigungsrechtliche Hemmnisse bei der Erschließung der Geothermie sowie dem Ausbau von Wärmepumpen und Wärmespeichern abzubauen.³⁰ Die Branche fordert indes die Schaffung zusätzlicher Grundlagen, um Investitionen in Geothermie zu erleichtern und das Potential der Technologie für die Wärmewende auszuschöpfen.³¹ In diesem Zusammenhang wird insbesondere eine **Absicherung des Fündigkeitsrisikos** gefordert, um die Erschließung der Potentiale durch privates Kapital zu sichern.

³⁰ <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Service/Gesetzesvorhaben/20240628-entwurf-beschleunigung-genehmigungsverfahren-geowg.html>

³¹ <https://background.tagesspiegel.de/energie-und-klima/briefing/wir-brauchen-einen-bundesweiten-geothermie-gipfel>

| | |
|---|---|
| <p>nötigen Investitionen zu ermöglichen, wollen wir die Träger von Infrastrukturen durch einen Mix aus zusätzlichem öffentlichem und privatem Kapital stärken. Um den Bau von Nah- und Fernwärmenetzen zu unterstützen, wird die Bundesförderung für effiziente Wärmenetze (BEW) gesetzlich geregelt und aufgestockt. Um sichere Investitionsbedingungen zu schaffen, werden wir die AVB-Fernwärme-Verordnung und die Wärmelieferverordnung zügig überarbeiten und modernisieren und dabei die Interessen des Verbraucherschutzes und der Versorgungsunternehmen ausgewogen berücksichtigen. Wir sichern faire und transparente Preise und stärken dafür die Preisaufsicht. Wir stärken die Transparenz unter anderem durch eine unbürokratische Schlichtungsstelle. (S. 35; Zeile 1135-1145)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Bereits Anfang des Jahres hatte der alte Bundestag beschlossen, dass neue Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen (KWK) auch gefördert werden können, wenn sie erst nach dem 31. Dezember 2026 in Betrieb genommen werden³² und so die Bedeutung solcher Anlagen bei der Umsetzung der Energiewende betont. Die Verlängerung dieser Fristen war von den Verbänden der Versorgungswirtschaft lange angemahnt worden.³³ ▶ Eine Novelle der AVB-Fernwärme-Verordnung sollte bereits von der Ampel-Koalition verabschiedet werden, eine Einigung kam jedoch aufgrund der Interessenskonflikte zwischen Verbraucherschutz und Versorgungsunternehmen nicht zustande.³⁴ Insbesondere Letztere hatten den Entwurf kritisiert, da ihr vor dem Hintergrund des anstehenden Ausbaus des Fernwärmenetzes bestehendes Bedürfnis nach gesicherter Abnahme und Finanzierung keine Berücksichtigung gefunden habe.³⁵ |
|---|---|

³² <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/kraft-waerme-kopplungs-gesetz-2324726>

³³ <https://www.bdew.de/energie/bundestag-anhoerung-zu-kwkg-verlaengerung-und-biogas-flexibilisierung/>

³⁴ <https://www.zfk.de/politik/deutschland/habeck-fernwaermeverordnung-aus>

³⁵ <https://www.bdew.de/presse/presseinformationen/waermewende-bdew-und-vku-zum-aus-der-avb-fernwaermev-novelle/>

CO₂-Nutzung und Speicherung

Wir werden umgehend nach Beginn der Wahlperiode ein Gesetzespaket beschließen, das die Abscheidung und Speicherung von Kohlendioxid (CCS) insbesondere für schwer vermeidbare Emissionen des Industriesektors und für Gaskraftwerke ermöglicht. (S. 5; Zeile 143-145)

Die Stahlindustrie ist von zentraler strategischer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Wir werden sie erhalten und zukunftsfähig machen und sie bei ihrer Umstellung der Produktionsprozesse auf dem Weg zur Klimaneutralität unterstützen. Dazu wollen wir ihr auch die Nutzung von CCS-Technologien ermöglichen. (S. 6; Zeile 170-173)

CO₂-Abscheidungs- und Speicherungstechnologien (CCS) und auch Nutzungstechnologien (CCU) ergänzen den beschleunigten Ausbau der Erneuerbaren Energien sowie energieeffiziente Produktionsprozesse als unerlässliche Instrumente für das Ziel der Klimaneutralität. Wir werden umgehend ein Gesetzespaket beschließen, welches die Abscheidung, den Transport, die Nutzung und die Speicherung von Kohlendioxid insbesondere für schwer vermeidbare Emissionen des Industriesektors und für Gaskraftwerke ermöglicht. Wir werden das überragende öffentliche Interesse für den Bau dieser CCS/CCU-Anlagen und -Leitungen feststellen. Die Ratifizierung des London-Protokolls sowie die Schaffung von bilateralen Abkommen mit Nachbarländern haben dabei höchste Priorität. Wir ermöglichen CO₂-Speicherung offshore außerhalb des Küstenmeeres in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) und des Festlandssockels der Nordsee sowie onshore, wo geologisch geeignet und akzeptiert. Dazu wollen

Hintergrund und Kommentar

- ▶ Nachdem die vorherige Bundesregierung eine Neuausrichtung in Bezug auf Carbon Capture and Storage (CCS) und Carbon Capture and Utilization (CCU) nicht verabschieden konnte, stellt der aktuelle Koalitionsvertrag einen klaren Paradigmenwechsel dar. Die Einordnung von **CCS als notwendige Brückentechnologie** insbesondere für emissionsintensive Grundstoffindustrien entspricht der Einschätzung, dass sektorale Klimaneutralität ohne technische CO₂-Speicherung in einzelnen Bereichen nicht erreichbar sein wird.³⁶
- ▶ Der Bau von CO₂-Speichern ist derzeit nur zu Forschungszwecken zulässig, aufgrund einer abgelaufenen Frist jedoch faktisch nicht genehmigungsfähig.³⁷ Mangels Ratifizierung der **Zusatzvereinbarung zum London-Protokoll** ist bislang lediglich der Export von CO₂ in ausländische Onshore-Speicher erlaubt – nicht jedoch die Einlagerung unter dem Meeresboden anderer Staaten.³⁸ Zudem fehlt es bislang an einer geeigneten Leitungsinfrastruktur für den grenzüberschreitenden CO₂-Transport aus Deutschland.³⁹ Die geplante Novelle des Kohlendioxid-Speicherungsgesetz wurde in der letzten Legislaturperiode nicht mehr verabschiedet.⁴⁰ Diese Voraussetzungen sollen nun geschaffen werden.
- ▶ Die neue Bundesregierung kündigt an, die CO₂-Abscheidung, -Nutzung und -Speicherung regulatorisch abzusichern und ein **eigenständiges CCS-Gesetz** auf den Weg zu bringen. Ziel ist es, CCS als dauerhafte

³⁶ <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Industrie/weitere-entwicklung-ccs-technologien.html>.

³⁷ Gesetz zur Demonstration der dauerhaften Speicherung von Kohlendioxid vom 17. August 2012, zuletzt geändert durch Art. 22 G v. 10. August 2021; https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/F/faq-ccs-ccu.pdf?__blob=publicationFile&v=6, S. 6.

³⁸ Artikels 6 Protokoll zum Londoner Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen, 1972/1996; BT-Drs. 20/6178.

³⁹ https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/F/faq-ccs-ccu.pdf?__blob=publicationFile&v=6, S. 9.

⁴⁰ <https://dip.bundestag.de/vorgang/gesetz-zur-%C3%A4nderung-des-kohlendioxid-speicherungsgesetzes/312438>.

wir eine Länderöffnungsklausel einführen. Zudem sehen wir Direct Air Capture als eine mögliche Zukunftstechnologie, um Negativemissionen zu heben. (S. 33 f.; Zeile 1081-1092)

Option für schwer vermeidbare Industrieemissionen zu etablieren. Dazu sollen die Errichtung einer **CO₂-Transportinfrastruktur** ermöglicht werden, einschließlich einer **nationalen CO₂-Leitungskarte**. Der Aufbau entsprechender Speicher- und Transportkapazitäten ist durch staatliche Anreize geplant.